SIERPIEŃ I 1922

CENA 120 MKP.

Konto czekowe P. K. O. Warszawa 170044

ŻEGLARZ POLSKI

czasopismo miesięczne

Le navigateur polonais — **The Polish sailor**

poświęcone sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej

Rok wydania pierwszy | **Nr. 8** | Sierpień I 1922

TREŚĆ NUMERU:

W sprawie potrzeby kursów rzecznych
Jeszcze o porcie w Tczewie. *Inżynier Tadeusz Tillinger.*
Początek floty handlowej polskiej. *J. Klejnot-Turski*
Statki motorowe. *Inż. Fr. Fojut.*
Jak może rozwinąć się polska flota handlowa. *Władysław Suski.*
Funkcje urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku. *J. Tomaszewski kpt.*
Przywilej brzegowy w dawnej Polsce. *B. Ślaski.*
Kronika światowa marynarki i budowy okrętów.
Z Polskiego Klubu Jachtowego.
Wytyczanie szlaku wodnego.
Nowe wydawnictwa.
Meteorologja i hydrografja.
Wiadomości o ruchu statków z Gdańska i do Gdańska.

Wydawca J. R. KLEJNOT — *Redaktor odpowiedzialny W. GRIMSMANN*

Redakcja i administracja: Gdańsk, Brotbänkengasse nr. 14
Filja polska: Tczew, ulica Hallera nr. 17

Przedpłatę przyjmuje się przez filję polską w Tczewie przekazem poczt. lub wpłacając na konto P. K. O. Warszawa 170044 rocznie mkp. 1000, półrocznie 500, kwart. 250.—Poszczególne zeszyty wysyłane będą abonentom pod opaską. Prenumerata zagraniczna wynosi 1 dolar rocznie, względnie ekwiwalent w innej walucie.

Cena drobnych ogłoszeń 100 mkp. za wiersz nonparelowy, większe według umowy.

Rękopisy nadsyłać należy pod adresem filji polskiej w Tczewie, ul. Hallera nr. 17.

Skład dla sprzedaży w handlu księgarskim (pojedyńcze numery) WARSZAWA KSIĄŻNICA POLSKA, Nowy Świat 59 i jej filja we LWOWIE, ulica Czarnieckiego 12 Sprzedaż w GDAŃSKU: Księgarnia Towarzystwa „RUCH“, Rynek Kaszubski 21 i księgarnia R. CZARLIŃSKIEGO, Töpfergasse 19. Na Województwo Poznańskie skład główny księgarnia IDZIKOWSKIEGO, BYDGOSZCZ, ul. Gdańska 16-17.

Ukazuje się 6-go każdego miesiąca — **Żądać w kioskach na dworcach kolei polskich**

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany*).

Do Gdańska zawinął, zawinie — data	skąd	z Gdańska odpłynie — dokąd	data	Nazwa okrętu	Postój	Towarzystwo okrętowe wzgl. makler
17.8.	z Lipawy	do Nowego Yorku	18. 8.	Lituania	śpichrz Vistula	United Baltic Corp.
31.8.	„ „	„ „ „	1. 9.	Polonia	„ „	„
13.9.	„ „	„ „ „	15. 9.	Estonia	„ „	„
9.8.	„ Nowego Yorku	„ Lipawy	10. 8.	Lituania	„ „	„
23.8.	„ „ „	„ „	24. 8.	Polonia	„ „	„
15.8.	„ Londynu	„ „	16. 8.	Baltriger	„ „	„
22.8.	„ „	„ „	23. 8.	Baltannic	„ „	„
29.8.	„ „	„ „	30. 8.	Baltriger	„ „	„
5.9.	„ „	„ „	6. 9.	Baltannic	„ „	„
12.8.	„ Lipawy	„ Londynu	12. 8.	„	„ „	„
19.8.	„ „	„ „	19. 8.	Baltriger	„ „	„
26.8.	„ „	„ „	26. 8.	Baltannic	„ „	„
2.9.	„ „	„ „	2. 9.	Baltriger	„ „	„
9.9.	„ „	„ „	9. 9.	Baltannic	„ „	„
6.8.	„ „	„ Klajpedy	13. 8.	Gazolina	kanał portowy	W. Ganswindt
13.8.	„ Christianji	„ Christianji	17. 8.	Bob	obwód wolny	„
11.8.	„ Klajpedy	„ Antwerpji i franc. portów	12. 8.	Jumieges	dworz.nadwiśl.	Worms & Cie.
12.8.	„ Nowego Yorku, Le Havre	„ Le Havre i Nowego Yorku	14. 8.	Pologne	„ „	„
19.8.	„ franc. portów i Antwerpji	„ Antwerpji i portów franc.	24. 8.	Caudebec	„ „	„
10.8.	„ Lubeki	„ Rewla-Kotki-Viborga	12. 8.	Wiborg	obwód wolny	H. Lenczat & Co.
19.8.	„ Lipawy	„ Bremy	19. 8.	Möwe	dworz.nadwiśl.	Norddeutscher Lloyd
20.8.	„ Nowego Yorku	„ Bremy i Nowego Yorku	21. 8.	Presid. Arthur	Wisłoujście	„ „

*) Stale nazywać będziemy: Kaiserhafen — Szkutową Wodą, Freibezirk — obwodem wolnym, Uferbahn — koleją nadrzeczną, Weichselbahnhof — dworcem nadwiślańskim, Hafenkanal — kanałem portowym. Red.

Ruch okrętów w czerwcu i lipcu do 15-go.

Z morza.

S/S Moskow, duń., z Souphampton via Piława 174 pas., 1490 t., S/S Hansa, gd., z Antwerpji i Hamburga towary, 438

S/S Torfrid, szw., z Kings Lin żelazo, 326 t., S/S Chateau Polmer, franc., z Kłajpedy drzewo, 824 t. M/S Aunen, niem., z Norsundsby próżny, 339 t.

S/S Baberton, ang., z Methil węgle, 1109 t., S/S Ticaria, duń., z Helsingfors 3 pas. i tow., 672 t.

S/S Castor, niem., z Rotterdamu towary., 320 t., S/S Imperial, niem., z Szczecina próżny, 562 t., S/S Viktoria, niem., z Bremeny towary, 364 t., S/S Groenlo, hol., z Methil węgle, 852 t.

S/S Batriger, ang., z Londynu 29 pas. i tow., 65 8t., S/S Iris, hol., z Amsterdamu tow., 720 t.

s/s Rigel, fiń. z Szczecina, próżny, 331 t., B. i S.

s/s Rio de Jameiro, norw. z Buenos Aires, towary, 1490 t., Walford.

Tank dpfr. Nievre, franc. próżny 1027 t., s/s Smoleńsk, ang. z Southamplon, 137 pas. 1534 t., Ellerm. Wilson.

S/s Wisła, pol. z Nakskowa, próżny 347 t., Walford, s/s Baldriger, ang. z Libawy, 59 pas. i tow. 658 t., Balt. Corp.

S/s Danzig, gd. z Kjöge, próżny 329 t., Walford.

S/s Harriet, niem. z Hamburga, towary 389 t., Walford, s/s National, niem. z Hamburga, towary 532 t., B. u. S., s/s Baltikum, gd. z Aalbergu, próżny 364 t., B. u. S., s/s Weesturs, łot. z Królewca, drzewo 555 t., Walford, s/s Hullaberg, szw. z Królewca, próżny 419 t., Walford

S/s Camelia, szw. z Kielu, próżny 1109 t., Walford, s/s Estonia, duń. z Nowego Yorku, 425 pas. i tow. 3820 t., Balt. Corp.

S/s Baltannic, ang. z Londynu, 49 pas. i tow 657 t., Balt. Corp. s/s Venus, niem. z Rotterdamu, towary 361 t., Wolff. u. Co. s/s Emma, niem., z Hamburga, tow. 5447 t., Prowe.

s/s Kolpino, ang. z Hull, 14 pas. i tow., 1465 t., Ellerm. Wilson, s/s Stadt Stolp, niem. z Szczecina, próżny, 147 t., Ganswindt, s/s Lyra, fińsk. z Helsingfors, 229 t., B. i S., s/s Moskow, duń. z Southampton, 122 pas. i tow., 1499 t., Ellerm. Wilson, s/s Onrfjell, norw. z Szczecina, próżny, 862 t., Walford.

s/s Jumieges, farnc. z Antwepji, tow., 1031 t., Worms i Cie., s/s Stralsund I, niem. z Kopenhagi, tow., 92 t., B. i S., s/s Mime, niem. z Świnoujścia, próżny, 192 t., Wolff i Co.

s/s Moewe, niem. z Libawy, 129 pas., 562 t., Nordd. Lloyd.

s/s Baltriger, ang. z Londynu, 18 pas. i tow., 658 t., Balt. Corp.

s/s Gerrat, niem. z Hamburga, tow., 338 t., B. i S., s/s Marienburg, niem. z Kłajpedy, drzewo, 484 t., Reinhold, s/s Niels Ebbesen, duń. z Kopenhagi, pas. i tow., 382 t., Reinhold.

s/s Veronika, szw. z Królewca, próżny, 769 t., s/s Doris, niem. z Hamburga, tow., 324 t., Prowe.

s/s Clavarack, ameryk. z Bremeny, fosfat, 3453 t., Hartwig.

Ss Smolensk, ang. z Southampton, 182 pas. i tow., 1534, Ellerm. i Wilson; ss Wyc Crag, ang. z Huelva, żwir, 1876, Cohos Nachfolger; ss Pologne, franc. z Le Havre, 195 pas. i w posiadaniu właścicieli gruntów, którzy przyśli do posiadatow., 1841 Worms et Cie.; ss Bolbeck, niem. z Szczecina, próż. 881, Walford; ss Robert Maersk, duń., z Warnemuende, próż. 789, B. i S.;

Ss Thyra duń. z Tine-Dock węgle, 493, B. i S.; ss Susquehanna amer. z Bremerhaven, pas. i tow. 5753, Nordd. Lloyd; ss Gerda Kunstmann, niem. z Szczecina próżny, 320, Reinhold; ss John S. Calvert, ang. z Królewca próżny, 610, Walford.

W sprawie potrzeby kursów rzecznych.

Niniejszem redakcja „Żeglarza Polskiego" otwiera ankietę w sprawie konieczności stworzenia regularnie się powtarzających kursów dla prowadzących statki rzeczne i dla maszynistów (mechaników) statków rzecznych.

Zapraszając pp. fachowców do wymiany zdań w tej sprawie na łamach „Żeglarza Polskiego", redakcja pozwala sobie poczynić kilka wstępnych uwag.

Rząd niemiecki posiadał odpowiednie kursa i wydawał odpowiednie dyplomy (t. zw. „Elbschifferpatent'y" i patenty maszynistów okrętowych niższych klas do III-iej). Rząd rosyjski również posiadał odpowiednie szkoły (najwyżej z nich stojąca istniała w Rybińsku na Wołdze). Z niezrozumiałych wprost przyczyn stracono u nas blizko cztery lata i nie zrobiono w tym względzie nic. Nikła jest na środkowej Wiśle zwłaszcza liczba doświadczonych i jakotako wykształconych sterników i prowadzących; maszyniści mają jako census prawie wyłącznie swą własną praktykę i nic więcej, a żaden z tego odpowiedzialnego personelu nie ma żadnego dyplomu polskiego. Stosunki na Wiśle uchodzą w środkowych województwach jeszcze od czasów rosyjskich za więcej zachwaszczone i spaczone bezprawiem, niż w wielu innych dziedzinach życia. I tu, mimo ogromnej naprawy, zanotowanej w ciągu lat czterech blisko, tylko oświata i lustracja szkolna ludzkiego materjału przez zainteresowanie państwo i firmy prywatne podźwignąć zdoła niedorozwiniętą społecznie gałąź żeglugi naszej. Żeglarze i maszyniści z województw zachodnich również wymagają szkoły fachowej polskiej, by się wciągnąć prócz języka potocznego, w język techniczny i książkowy polski, poznać książkowość polską i elementarny zrąb wiadomości ogólno-kształcących w języku polskim.

Co do czasu i miejsca trwania nauki, zdaje się nie ulegać wątpliwości, iż najodpowiedniejszą porą dla kursów tych jest zima — grudzień do marca. Miejscem najodpowiedniejszym byłaby niezawodnie Bydgoszcz, gdyż jest ona 1) dość centralnie położona na naszych rzekach dostępnych dla większej żeglugi, 2) położona na rozgałęzieniu dróg wodnych z Wisły do Noteci—Warty i do Noteci—Gopła, 3) jest miastem największem z wchodzących w rachubę i w sposób naturalny skupia w zimie najwięcej żeglarzy rzecznych, 4) leży tylko 3 godz. jazdy pośp. pociągiem od Tczewa i 1 godz. jazdy od Torunia, skąd przeważnie przybywaliby fachowcy na wykłady.

Co do możliwości urządzenia kursów przy Szkole Morskiej w Tczewie, to łączenie tej ostatniej z instytucją perjodycznych kursów rzecznych jest niewskazane, a nawet niemożliwe. Szkoła Morska bowiem należy do M. Przem. i Handlu, departament morski, którego ma tylko dwa wydziały: żeglugi morsk. i portów morskich. W rachubę wchodzą tylko: Ministerstwo Oświaty i Ministerstwo Robót Publicznych, któreby te kursy mogły powołać do życia. Sądzimy, że towarzystwa żeglugi rzecznej w Warszawie, Bydgoszczy i innych miastach nadrzecznych przyczynią się energicznie do jak najprędszej realizacji tych tak bardzo potrzebnych kursów. Należy sprawę poruszyć zawczasu, ażeby później brak kredytów na ten cel nie hamował otwarcia instytucji przez długie miesiące. Kursy nawigacyjne dla rybaków morskich, odbywające się obecnie przy Szkole Morskiej w Tczewie, niech służą przykładem szybkiego i celowego przeprowadzenia sprawy przez M. R. i D. Państwow. w Poznaniu. Pp. fachowców żeglugi rzecznej i inżynierów okrętowych prosimy o uwzględnienie w swych odpowiedziach następujących wytycznych:

1) Czy sprawa utworzenia kursów żeglugi rzecznej i kursów dla maszynistóów statków rzecznych jest pilną?

2) Pożądana pora i długość trwania kursów.

3) Miejscowość, najwięcej się nadająca dla kursów.

4) Organizacja kursów i najogólniejsze zarysy ich programu.

Redakcja rezerwuje sobie prawo skrótu dłuższych odpowiedzi.

Jeszcze o porcie w Tczewie.

Wobec tego, że, jak widać z wystąpień nawet ludzi fachowych (np. inż. Rummla w „Kurjerze Warszawskim"), — kwestja projektu budowy portu w Tczewie jest jeszcze nie dość jasno pojmowaną przez ogół, — pozwalam sobie raz jeszcze zabrać głos w tej sprawie.

Przeciwnicy budowy portu w Tczewie wskazują na niemożliwość... pogłębienia Wisły od Tczewa do ujścia za pomocą bagrowania do głębokości dostatecznej dla statków morskich!

Wysuwając projekt budowy portu w Tczewie zawsze twierdziłem (od r. 1919), że o odpowiedniem pogłębieniu Wisły od Tczewa w dół **mowy być nie może**, — głównie z powodu wielkiego spadku rzeki, szczególniej w czasie wysokim wód. Pod tym względem ujście Wisły (liczące zaledwie 30 lat od czasu utworzenia go sztucznie) różni się w zupełności od ujścia rzek takich, jak Elba, Dniepr, Dźwina, — których ujścia są pogłębione i rozszerzone przez rzekę jeszcze w czasach lodowcowych, — i za pomocą bagrowania mogły być pogłębione i utrzymane z dostateczną dla żeglugi morskiej głębokością.

To też odrazu wskazywałem na potrzebę **budowy kanału sztucznego** przez nizinę gdańską od Tczewa do portu gdańskiego, lub do Martwej Wisły z wylotem osobnym do morza koło Neufaehr.

Na to przeciwnicy tego projektu wysuwają trzy zarzuty:

1) koszta budowy tego kanału;

2) niemożliwość uzyskania zgody M. Gdańska na przeprowadzenie kanału przez jego terytorjum;

3) skrępowanie jakiego nie uniknie żegluga polska, przechodząc kanałem przez obce terytorjum.

Co do kosztów budowy, — zwrócę uwagę, że na parę lat przed wojną wybudowany został kanał morski długości około 35 klm. z Piławy do Królewca (patrz mapkę) przez płytkie wody Mierzei Fryskiej, kosztem około 10 miljonów marek.

Kanał do portu Petersburskiego (około 18 klm.) kosztował niewiele więcej.

Kanał do Tczewa, długości 25 klm. przez nizinę gdańską, wznoszącą się średnio na 1 metr nad poziomem morza (od 0,2 do 3 m.) — kosztowałby najwyżej 20 miljonów marek w złocie.

Urządzenie samego portu (basenów, składów, urządzeń wyładunkowych, warsztatów, elewatorów i t. p.) kosztowałoby na łąkach koło Tczewa nie tylko nie drożej, niż koło Gdańska, — ale ze względu na taniość stosunkową terenu — znacznie mniej.

Koszt tych urządzeń dla ruchu paru miljonów tonn, — wyniesie nie mniej 100 miljonów marek w złocie.

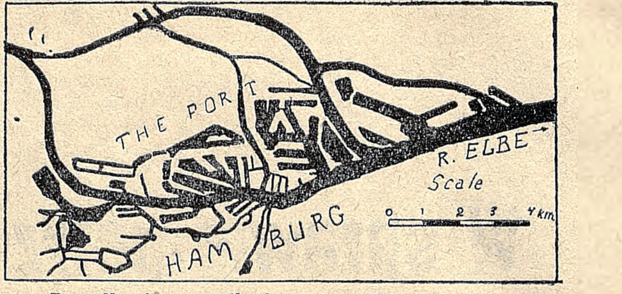
Otóż zachodzi pytanie, co jest rozsądniej: czy, mając ulokować w inwestycje portowe 100 miljonów mk. w złocie, — sumę tę wsadzić w urządzenia na terytorjum **obcem**, — czy, dodawszy do tej sumy jeszcze 10—20%, — całą sumę wydać na inwestycje na terytorjum **bezsprzecznie polskim**, gdzie nikt nie będzie nam przeszkadzał w użytkowalności tych, za nasze własne pieniądze wybudowanych urządzeń.

Stara to i wypróbowana zasada, że lepiej budować na swojem, niż na cudzem.

Co do zgody W. M. Gdańska na przeprowadzenie kanału przez jego terytorjum, — to, na mocy § 104 Traktatu Wersalskiego mamy bezwarunkowe prawo na budowę basenów, kanałów itd., — a więc i kanału Tczew—Gdańsk, i moglibyśmy zgodę M. Gdańska uzyskać, — gdybyśmy chcieli i umieli nalegać.

Niestety, jak dotąd głównym przeciwnikiem projektu portu w Tczewie są władze nie W. M. Gdańska, — ale Rzeczypospolitej Polskiej!

W kwestji przeszkód, jakie mogłyby być stawiane żegludze na kanale przez władze gdańskie, należy być pewnym, że statki, przechodzące bez zatrzymania się przez kanał do Tczewa nie mogłyby spotykać innych przeszkód jak statki, przechodzące przez kanał Suezki od władz egipskich, — t. j. żadnych.



Port Hamburga odległy o 120 klm. od morza.

Na wypadek wojny — niepodległość Gdańska ani jego neutralność nie będą mogły być zachowane. Nasz port we Tczewie razem ze wszystkiem, co się w nim będzie znajdowało, będzie bezpieczniejszy, niż port w Gdyni lub Gdańsku.

Rzut oka na załączoną mapkę, na której z boku jest pomieszczony plan okolic Gdańska i Tczewa, a powyżej plan portu Hamburga w tej samej podziałce, wskazuje, do jakich rozmiarów może się w przyszłości rozrosnąć główny port Polski, obsługujący 30 miljonów mieszkańców tj. więcej; niż jakikolwiek inny port na świecie.

Oczywiście, że miejsca na tzw. Troylu na północ od miasta Gdańsk — jest za mało dla rozwoju dużego portu· Trzeba bowiem nie spuszczać z oka odległejszej przyszłości.

Port gdański mógłby się racjonalnie rozszerzać na południe, na nizinie w stronę Tczewa, zbliżając się ku polskiej granicy.

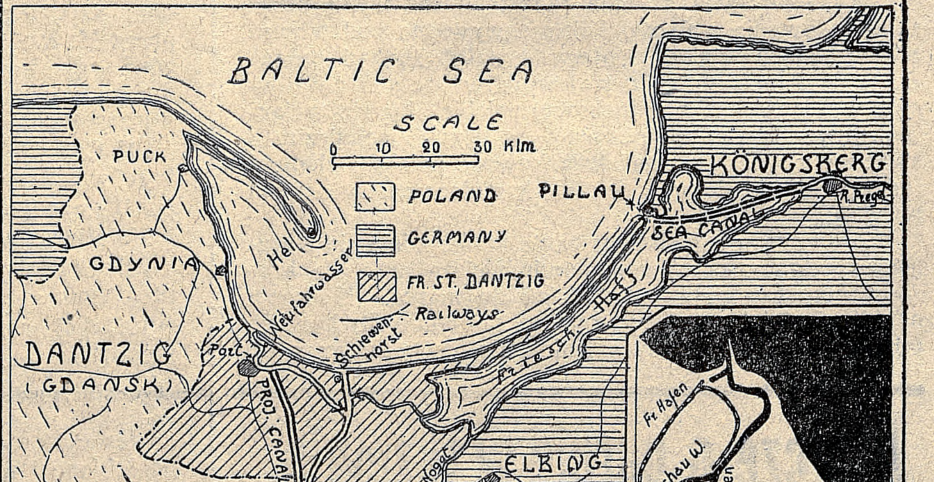
Ale w takiem razie lepiej odrazu budować port na Łąkach Tczewskich, a przez nizinę gdańską przejść wygodnym kanałem.

Nie możemy zapominać, że port we Tczewie jest jedynym możliwym na polskim terytorjum portem, który będzie połączony z siecią wewnętrznych dróg wodnych. Wszelkie projekty obejścia terytorjum Gdańska kanałem z Wisły do Gdyni są ze względu na wysokość terenu kompletnie nierealne.

Po zbudowaniu kanału węglowego Śląsk—Łódź—Toruń, z odnogami do Poznania i Warszawy, projekt którego opracowuje Ministerstwo Rob. Publ. — i kanału Wisła—Dniepr, Tczew stanie się wylotem sieci wewnętrznych dróg wodnych ogromnego znaczenia, łączącej M. Czarne z Bałtykiem i cały nasz przemysł z morzem. Węgiel śląski, drzewo itp. masowe towary będą szły drogą wodną na morze, skąd znów będzie przychodziła ruda, nawozy itp. niezbędne dla nas towary. Droga wodna będzie dostarczała do portu, znajdującego się u jej wylotu, — większość towarów. Port będzie żył drogą wodną.

Gdynia, nie posiadająca możliwości połączenia z tą siecią dróg wodnych, nie posiadająca nawet wody do picia w dostatecznej ilości dla większego miasta, — nie może być uważaną za punkt wybrany racjonalnie dla portu polskiego w większem znaczeniu. Jako port tymczasowy, jako port wojenny — ma Gdynia rację bytu i budowa niewielkiego portu jest tutaj nie tylko pożyteczna, ale konieczna. Ale ten wielki port, w którym ma byćześrodkowany masowy handel Polski z zagranicą, — nie może być oderwany od sieci dróg wodnych, które są właśnie przeznaczone dla masowego przewozu.

Prawda, projekt kanału Śląsk—Toruń opracowywuje Min. Robót Publi., — a porty należą do Min. Prze-



Mapa sytuacyjna do projektu portu morskiego na Tczewskich Łąkach.

mysłu i Handlu.. Ale przecież nie można projektować stacji towarowej osobno od kolei, — **a więc i portu oderwanego od sieci dróg wodnych!**

Na całym świecie, gdzie tylko jest to możliwe, — porty powstają u wylotu dróg wodnych.

Tylko u nas koniecznie ma być inaczej!

Inż. Tadeusz Tillinger, kom. ppor. rez.

Początki floty handlowej polskiej.

Młoda nasza flota handlowa, nad której ośmieszaniem trudniły się pół roku temu niemieckie gazety gdańskie, podkreślając że w lutym i w marcu ani jeden polski statek nie wpłynął i nie wypłynął z portu gdańskiego, dziś kroczy naprzód i rozwijałaby się znacznie szybciej, gdyby nie brak orjentacji żeglarskiej u przemysłowców i kupców polskich, którzy wciąż jeszcze omijają tak wdzięczny i pewny interes, jakim jest żegluga morska, przy dzisiejszych stosunkach, gdzie dobrze opłacona polska załoga jest tańsza kilkakrotnie od załogi państw z silną walutą a nawet znacznie tańsza od załogi niemieckiej.

Jak już mieliśmy sposobność wskazywać („Linje wytyczne rozwoju naszej mar. handlowej“, „Żegl. Polsk.“ NN 2 i 3) żegluga przybrzeżna, bałtycka i europejska trampowa mają najlepsze widoki rozwoju, zaoceaniczna na razie jeszcze żadnych, w braku odpowiedniego wyrobienia i w braku przygotowania w polityce portowej i taryf kolejowych. Rzeczywistość potwierdza nasze wywody. Gdy dziś, tydzień po tygodniu z całkowitej liczby zawijających okrętów 40 do 50-ciu, flaga polska już zwykle stoi **na pierwszem miejscu z 10—15 statkami,** czyli co do ilości zawijań i wyjazdów, to tłumaczenie tego w niemieckich gazetach w sposób uspokajający, każdorazowo, że to są małe statki przybrzeżnej żeglugi, jest najlepszą attestacją dla naszych spraw żeglugowych, które nareszcie stają na grunt realny, gdyż nic tak nie daje szerokiej i pewnej podstawy dla kroków dalszych, jak żegluga przybrzeżna, gdzie nie traci się łączności z doświadczoną ludnością wybrzeża, zabezpieczającą kadry dla przyszłej naszej żeglugi morskiej, wielkość i wartość której będzie odpowiadała naszemu znaczeniu w Europie.

Bądź co bądź dzięki żegludze małej, ale w każdym razie uprawianej na statkach ponad 50 tonn netto, gdyż ruch mniejszych statków wcale się nie rejestruje, flaga polska jest najczęstsza w Gdańsku i do jesieni utrzyma się na pierwszem miejscu. Zimę tegoroczną zużyć należy na nowy organizacyjny wysiłek i na wiosnę, gdy żegluga do portów północno-bałtyckich jeszcze jest niemożliwa, wprowadzić do eksportu drzewa kilka nowych statków polskich oraz rozpocząć nareszcie żeglugę bałtycką regularną.

Wykonamy teraz przegląd malutkiej floty, która już posiadamy: Podzielić ją można na dwie grupy: na statki morskie i na statki żeglugi portowej i przybrzeżnej. Do pierwszej należą:

Typ statku	Armator	t. netto	t. brutto
„Lwów“, żaglowiec z motor.	M. Przem i H.	964	1293
„Wawel“ parowiec	„Sarmacja“ S. A.	426	811
„Wisła“ parowiec	„Sarmacja“ S. A.	347	634
„Gazolina“ żagl. z motor.	Tow. prod. nafty	109	159

Wszystkie te statki jako port macierzysty mają Gdańsk. Prócz tego wymienić należy parowiec „Hanamet“, ok. 3 tys. tonn netto rejestr., na którym pół roku temu w porcie Władywostoku podniesiona została flaga polska. Kursuje on między Chefoo i Władywostokiem, posiada chłodnie i służy do przewozu sezonowych robotników z Chin do Władywostoku. Bliższe dane o tym statku spodziewamy się otrzymać wkrótce. Do żeglugi przybrzeżnej należą statki: „Kaszuba“, parowiec osobowy M. Przem. i Handlu, który wykonuje też dalsze podróże; „Monika“, „Ajaks“ i „Gryf“, parowce S. A. „Gryf“, oraz holowniki morskie „Kastor“ i „Polluks“ M. Przem. i Handlu. Do żeglugi przybrzeżnej zaliczamy też parę większych żaglowców z Rewy, liczących ponad 50 tonn rejestr. netto.

Oto cały zarodek naszej własnej marynarki handlowe. Jakżeż mocno różni się on od szumnie zapowiedzianych oceanicznych linij, a jak się jednak wyczuwa że ten mały tonaż, małych i częściowo starych statków jest czemś realnym, jest taborem, który nie tylko że już zarabia, ale i zmniejsza swą pracą naszą zależność od obcych, albo nawet wrogów. Rzuca się jednak w oczy, że 1) za mało zwracamy uwagę na żeglugę bałtycką, zaniedbujemy ją nadal, a to przeważnie z powodu przewlekania podpisania traktatów handlowych z tak przyjaznemi nam państwami bałtyckiemi jak Finlandja, Estonja i Łotwa (mamy dotychczas tylko traktat z obwodem Kłajpedy) i że 2) nie posiadamy jeszcze ani czystych żaglowców większego typu, ani też żaglowców z motorami, ukośnożaglowych, dla żeglugi dalszej („Gazolina“ posiada płaskie dno) ani też motorowców spalinowych większych, o których nabyciu jeszcze trudno myśleć naszym armatorom, pracującym bez grosza subwencji rządowej. Jak długo jeszcze żegluga będzie kopciuszkiem w zacietrzewionej w czczych przedwyborczych zmaganiach „opinji społecznej“, co do której prawidłowego odbicia w dzisiejszej prasie naszej mamy wielkie wątpliwości? Zdaje się, że opinja Narodu Polskiego dawno już się zwraca do amerykańskich haseł odrodzenia gospodarczego z podporządkowaniem mu zbyt wybujałego politykowania i niebawem na porządek dzienny wyjdzie sprawa popierania i rozwijania placówek polskiej pracy na morzu, czyli ulg i subwencyj dla polskich towarzystw żeglugowych i polskiego budownictwa statków. Coprawda **należy umieć pomagać i dawać i nieumiejętność w tym względzie może dać fatalne wyniki,** — ale nie ulega wątpliwości, że pomagać i dawać trzeba. Wszak Rzeczpospolita nie kończy się ani na stacji Miłobądz, ani na stacji Hel, a powiększanie terytorjum narodowego może i musi się odbywać drogą powiększania pływających jego cząstek — okrętów handlowych polskich. Niepomaganie rządowe w pomnożeniu tych cząstek nadwątla i osłabia inicjatywę prywatną, jeszcze bardzo nieśmiałą. Wolelibyśmy widzieć więcej świadomej zaborczej polityki względem morza w Polsce Odrodzonej!

J. Klejnot-Turski.

Statki motorowe.

Silnik parowy jest tak samo „motorem“ jak silnik chowe lub spalinowe, to znaczy maszyny, w których wszystkich nieomal językach przyjęło się, że mówiąc krótko o „motorach“, ma się na myśli motory wybuchowe lub spalinowe, to znaczy maszyny, w których paliwo — węgiel lub też ropę naftową, mazut i t. p. — Spala się pod tłokiem, a nie pod kotłem silnika. Przy urządzeniach parowych natomiast spala się paliwo — węgiel lub też ropę naftową, masut i t. p. — w kotłach, a energję cieplikową paliwa przenosi się na wodę w kotle, wytwarzając z niej parę, która działa potem w cylindrach maszyny parowej.

„Motory“ dzielą się na wybuchowe i spalinowe. Wybuchowe pracują w ten sposób, że gazy wytworzone z paliwa płynnego doprowadza się w cylindrach maszyny do wybuchu za pomocą iskry prądu elektrycznego. Dla takich motorów, używanych w żegludze, wchodzą w rachubę tak zwane paliwa lekko-płynne jak benzyna, benzol, okowita i tym podobne. Motory te jednak mają znaczenie tylko dla żeglugi lokalnej, dla poruszania łodzi motorowych. Większe i silniejsze motory, używane na „okrętach“ motorowych, zaliczają się wyłącznie do rodzaju motorów spalinowych, w których paliwo takkie jako ropa naftowa spala się bezpośrednio w żarze powietrza, silnie ściśnionego w górnej komorze cylindra. Jest to tak zwany system Diesla.

Pominąwszy lepsze, bo bezpośrednie wykorzystanie paliwa w motorach,, a zatem lepszy efekt cieplikowy i lepszą sprawność użyteczną tychże, wysuwają się przedewszystkiem następujące zalety poruszania motorowego na okrętach przed poruszaniem węglowo-parowem:

W pierwszym rzędzie lepsze wykorzystanie pomieszczenia, gdyż dla poruszania motorowego potrzeba znacznie mniej miejsca, niż dla maszyny parowej z nieodzownymi kotłami i węglowniami. Pomieszczenie, będące do dyspozycji dla ładunku, jest na okrętach motorowych zatem stosunkowo większe, co jest rzeczą ważną szczególnie dla okrętów, które przewożą tak zwane ładunki „lekkie" lub ładunki rozmaitego rodzaju. A do tego jeszcze ta korzyść, że okręty motorowe co do wagi paliwa, potrzebują zabrać tylko mniej więcej trzecią część wagi węgla na parowcach. Naprzykład okręt motorowy o ładowności 300 tonn przy szybkości 10 mil morskich na godzinę, potrzebuje na podróż długości 6000 mil morskich 150 tonn paliwa płynnego, natomiast odpowiedni parowiec w równych warunkach musi zabrać 450 tonn węgla. Okręt motorowy może więc zabrać o 300 tonn ładunku więcej, pomieszczenie którego jest również do dyspozycji, gdyż paliwo płynne umieszcza się, nie jak węgiel w węglowniach bocznych, lecz przeważnie w komorach dna podwójnego, które na parowcach nie bywa prawie wcale wykorzystane. Zalety ze względu na wykorzystanie pomieszczenia są na większych okrętach motorowych znaczniejsze niż na mniejszych.

Dalsza ważną zaletą okrętów motorowych jest zmniejszenie personelu maszynowego. Ponieważ kotły odpadają zupełnie, nie potrzeba żadnych palaczy. Personal, potrzebny do obsługi motoru, jest natomiast nieco większy, niż dla maszyny parowej, ponieważ dla motoru potrzeba więcej smarowniczych wzgl. pomocników. Jeżeli naprzykład dla maszyny parowej liczy się na każdą odmianę 1 maszynistę i 1 smarowniczego i 3 palaczy, to dla motoru o równej sile przewiduje się 1 maszynistę i 2 smarowniczych. Różnica przy maszynie samej zatem niewielka na korzyść zapędu parowego, a co znaczy zbędność palaczy na okrętach motorowych, to może ocenić tylko ten, kto wie, jak trudno jest o wyszkolonych palaczy okrętowych.

Przy okrętach motorowych zachodzi również zaoszczędzenie na czasie, gdyż okręty te przejmują potrzebne paliwo płynne szybciej i nie tak często, jak parowe, którym wypada uzupełniać swe zapasy węgla.

Natomiast nie ma, co zwłaszcza laikom dziwnem się wydaje, zaoszczędzenia na wadze martwej urządzenia maszynowego. Urządzenie motoru spalinowego waży nieomal tyle, co urządzenie maszyny parowej z kotłami, a nawet więcej, aniżeli urządzenie turbiny parowej wraz z kotłami. Przyczyna kryje się w tem, że dla żeglugi morskiej potrzeba maszyn, wyróżniających się pewnością ruchu. Przy wysokich ciśnieniach, jakie działają w motorach spalinowych, przewyższając kilkakrotnie ciśnienia robocze w maszynach parowych, motory muszą mieć mocną i solidną, a zatem też cięższą konstrukcję wszystkich swych części. Lekka budowa motorów spalinowych, zastosowanych na łodziach podwodnych, nie może służyć za wzór dla motorów na okrętach handlowych.

Do niedawna odmawiano okrętom motorowym tej daleko idącej pewności ruchu, którą odznaczają się parowce. Niezawodnie przyczynił się do tego także znany konserwatyzm marynarzy i konstruktorów maszyn okrętowych. Z innej strony nikt zaprzeczyć nie może, że jeszcze krótko przed wojną i nawet podczas wojny zapęd motorowy na okrętach przechodził swe choroby „dziecinne". Prócz znanej duńskiej stoczni okrętowej Burmester i Wain przed wojną prawie żadna inna stocznia lub fabryka nie mogła się wykazać sukcesami w budowie i ruchu motorów okrętowych. W Anglji przed wojną nie budowano wcale okrętów motorowych. Były też dawniej trudności w zaopatrywaniu okrętów w paliwo płynne, gdyż tylko znikoma część portów europejskich i zamorskich posiadała składnice paliwa płynnego.

Obecnie pod tym względem stosunki zmieniły się zasadniczo na korzyść poruszania motorowego. Ceny paliwa płynnego są wprawdzie jeszcze znacznie wyższe, aniżeli ceny za węgiel, nawet przewyższając oszczędności, wynikające z wagi paliwa płynnego, mniejszej o $^2/_3$ w porównaniu z węglem. Ale to nie przemawia na niekorzyść okrętów motorowych, gdyż te mogą zabrać, jak widzieliśmy powyżej, stosunkowo więcej ładunku, a zatem zysk na frachcie wyrównuje nieco wyższe koszta za paliwo.

Dziś jeszcze twierdzić nie można, że urządzenia motorowe mają tą samą pewność ruchu, co urządzenia parowe, które w czasie narzuconej im walki konkurencyjnej doznawały znaczniejszych ulepszeń i udoskonaleń. Wspomnijmy tylko o zastosowaniu na okrętach pary przegrzanej, o opalaniu kotłów parowych paliwem płynnem, o turbinach parowych, o kombinowaniu parowych maszyn tłokowych i turbin parowych, o poruszaniu turbo-elektrycznem i t. d.

A jednak należy skonstatować, że obecnie w żegludze morskiej i śródlądowej przechodzimy przełomowy czas wypierania poruszania parowego przez poruszanie motorowe, które to wypieranie odbywa się stale i konsekwentnie. Wiadomo, że na rynku frachtowym panuje w nieomal wszystkich portach zastój; tonnaż statków, skazanych na nieczynność, dochodzi 10 miljonów tonn ładowności. Niema też nadziei, żeby obecne frachty, które na parowcach pokrywają zaledwie koszta ruchu, doczekały się podwyższenia, gdyż na każdy większy popyt jest nadmierna podaż tonnażu. Obniżanie płacy załogi, które już zastósowano, nie może zmienić sytuacji, jeźli równocześnie nie jest możliwem zmniejszenie kosztów ruchu i ilości personalu. Stosunki obecne zatem pobudzają do zastósowania poruszania motorowego. Na poparcie powyższego twierdzenia niech służą dwa fakty — najprzód, że między okrętami, skazanymi na nieczynność, niema **ani jednego okrętu motorowego**, a po drugie, że Anglja, która przed wojną nie posiadała żadnego okrętu motorowego, przy końcu roku 1921 miała ich 34 z 217 104 tonn ładowności; że Anglja w przeciągu jednego roku od 1920 do 1921 powiększyła swój stan posiadania w okrętach motorowych o 100 %. Gdyby nie surowa konieczność— dura necessitas —, to Anglja, która posiada wszystkie nieomal ważniejsze stacje węglowe na świecie, a nie posiada żadnych własnych szybów naftowych, napewno takby nie postąpiła.

To są znamiona czasu! Równocześnie z zyskaniem pola rozpowszechnienia w żegludze morskiej idzie nieustanna praca kół zainteresowanych nad udoskonaleniem poruszania motorowego i nad rozwijaniem budowy motorów o większej sile. Dziś już bez skrupułów skupia się w jednym motorze do 4000 HP. Dwa takie motory wystarczą dla zapędu frachtowca o 15 000 tonnach ładowności, największych z obecnie w użyciu będących.

Już w prasie fachowej wszystkich narodów odzywają się głosy ostrzegawcze, by towarzystwa okrętowe nie przeoczyły wskazówek czasu i przeszły, póki jeszcze czas, do poruszania motorowego. I dla nas Polaków, gdy zabieramy się do tworzenia własnej floty handlowej, sprawa okrętów motorowych ma wielkie znaczenie. Jesteśmy w porównaniu do innych narodów w tem szczęśliwem położeniu, że kraj nasz posiada bogate tereny ropy naftowej. Wykorzystać to bogactwo w umiejętny sposób dla naszej żeglugi morskiej i wewnętrznej, jak i dla naszych stosunków handlowych z krajami zamorskiemi, — oto zadanie, warte trudu i potu najdzielniejszych.

Inż. Franciszek Fojut.

Jak może rozwinąć się polska flota handlowa.

Faktem jest, że floty handlowej prawie nie mamy. I nie dziw, że rozwój naszej floty handlowej idzie tak ciężko, gdyż bez skutecznej pomocy rządu nigdy nie doczekamy się posiadania godnej narodu floty handlowej.

Wszystkie bez wyjątku państwa morskie najusilniej popierały i popierają budowę ojczystą statków morskich, nawet Rosja nie była pod tym względem w tyle, gdyż w ciągu 40-tu lat pozwalała brać bezpłatnie materjał budulcowy z lasów rządowych na Murmanie, w Archangielsku i na Dalekim Wschodzie, a w ciągu 20-tu lat — w kraju Nadbałtyckim, a po wygaśnięciu tych terminów, rząd rosyjski, po cenach bajecznie niskich wydawał materjały drzewne na cele budownictwa okrętowego, nie mówiąc już o tem, że budujący miał prawo na uzyskanie od rządu pożyczki w ilości dwóch trzecich wartości statku, spłacanej w ciągu 20-tu lat po 3,7% (tom XI kredyty, część II, Zbiór Praw Rosyjskich).

A więc i nasz Rząd musi poprzeć prywatną inicjatywę budownictwa statków, gdyż, jak słusznie zaznaczył inż. Gordziałkowski w Nr. 4 „Żeglarza", w artykule p. t. „Jakie statki możemy budować" — jesteśmy w możności się zabrać **natychmiast** do budowy całej flotyli żaglowców, gdyż dla budowy powyższych statków potrzebne są tylko: Dobry majster z Ozylji, piła, młot, siekiera, drobne przyrządy stolarskie i kawałek miejsca nad morzem lub rzeką głęboką na 6—7 stóp i **nasze marki polskie.** Prawda, potrzebni są i ludzie, którzyby chcieli wybudować sobie takie żaglowce i znali się na tem, lecz i ludzie ci również są. Mam tu na myśli te ogromne rzesze marynarzy Polaków, którzy utracili swe posady poza krajem, a nie znalazłszy odpowiedniego pola do pracy w Polsce — wyjechali za granicę i błąkają się po świecie na służbie u cudzoziemców, jako też i tych, którzy osiedli w kraju i zajęli się pracą biurową i inną; mam też na myśli i przyszłą generację morską, t. j. przyszłych absolwentów naszej szkoły morskiej w Tczewie, którzy również jak i obecna rzesza — znajdą się w położeniu bez wyjścia, gdyż nie łudźmy się nadzieją iż uda się nam stworzyć marynarkę handlową parową, przy pomocy jakichś towarzystw akcyjnych etc. Nie! O takiej marynarce zapomnijmy na dłuższy czas, gdyż nie mamy pod tym względem wysoce fachowo wyrobionych ludzi, gdyż tu odrazu natknęliby się oni na szaloną konkurencję zachodnio-europejskich i amerykańskich towarzystw okrętowych, a kapitał zazwyczaj jest ostrożny. Wszak nie jest tajemnicą, że z powodu nadmiernej konkurencji i braku frachtów, stoi w Anglii około 500 różnego rodzaju statków parowych, a w Stanach Zjednoczonych północnej Ameryki na rzece Hudson, stoi ogromny czworobok składający się ze 102 nowiuteńkich transatlantyckich parowców, które jeszcze ani razu nie były na morzu z wyjątkiem próby. (Patrz Marine Review, Cleveland 1922 April, str. 144). A żaglowce, spyta szanowny czytelnik??!

Żaglowce jak chodziły przed wojną tak i teraz chodzą po za konkurencją tych wszystkich parowców, gdyż nie pochłaniają tej niezmiernej ilości węgla i to do tego znacznie droższego niż przed wojną, jak również posiadają minimalną ilość załogi.*)

Przez usilne poparcie rządowe w budowie statków żaglowych o pojemności 400—700 tonn i stworzenie o takiej pojemności flotyli, osiągnęlibyśmy to, że przy takim tonnażu statkowym, a szczególnie 600—700 tonnowym, można byłoby stworzyć nietylko bałtycką i europejską żeglugę (patrz nr. 2 i 3 „Żeglarza" p. t. „Linje wytyczne rozwoju naszej mar. handl."), ale nawet i oceaniczną. Wszak niejeden z fachowo-spostrzegawczych marynarzy, bywając w takich portach jak Marsylja, Cardiff i Barry Dock, szczególnie jesienną porą, mógł skonstatować, jak statki o pojemności 600—700 tonn, przeważnie norweskie, brały ładunki węgla do stacyj węglowych Południowej Ameryki, a nawet do zachodnich jej wybrzeży, by w drodze powrotnej zabrać stamtąd tak wielce pożądaną w Europie saletrę.

Linji tej — węgiel z Anglji **albo z Polski, a saletrę z Chili do Polski,** tak bardzo nam potrzebną, nikt by nam nie zabrał, gdyż węgiel do owych stacyj morskich jest tak niezbędny (który się dowozi tylko żaglowcami), jak zboże rumuńskie dla Europy, która NB. bez niego się obejść się nie może, a kto wie, czy nasz węgiel nie mógłby konkurować z angielskim swą taniością?, a gdy wziąć jeszcze pod uwagę tą okoliczność, że na południową półkulę żaglowce muszą iść, by nie stać bezczynnie przez całą zimę w Europie (co też wszystkie prawie to czynią), to tak nam niezbędną saletrę w trójnasób tańszą, będą dostawiać bezpośrednio i przeto uniezależnimy się i pod tym względem od Niemiec.

Lecz powracając do przewodniej myśli, jeszcze raz z całym naciskiem zaznaczam, że bez skutecznej pomocy rządu nie będziemy mieć marynarki handlowej żaglowej, bo jak już nadmieniłem, o parowej mowy być, na razie, nie może. Jako jeszcze za dowód, że większa parowa marynarka w Polsce tymczasowo istnieć nie może, niechaj posłuży ten argument, że Stany Zjednoczone Półn. Ameryki, aż do 1914 r., t. j. do wybuchu wojny wszechświatowej, będąc już wtedy państwem o wysoko rozwiniętym przemyśle i handlu, nie mogły się wyzbyć hegemonji morskiej Europy, i przeto nie mogły budować statków parowych, ale zato żaglowa flota Stanów Zjednoczonych, w swym rozwoju, prześcignęła Europę. Jeżeli przejrzymy statystykę rozwoju marynarki handlowej w państwach, które takową niedawno rozpoczęły (naprz. wszystkie państwa Południowej Ameryki i Norwegja), to zauważymy, że wszystkie one rozpoczynały od budowy żaglowców, a dopiero po kilkunastu latach zaczynają się pojawiać i parowce. Jedynym państwem, które stanowi wyjątek, jest Japonja, lecz ona wogóle nie uznaje żaglowców i do dziś dnia ich nie posiada. Niemcy również oceniają doniosłość floty żaglowej, gdyż już od roku, po zakończeniu badań i prób, rozpoczęły budowę małych i średnich żaglowców wielkiemi partjami, szczególnie odznacza się pod tym względem Friedrich Krupp ze swoją Germaniawerft in Kiel-Garden (Schiffbau N. 40, 6. VII 21 r.).

Jednem słowem, podwaliną naszej marynarki handlowej mogą być tylko żaglowce z małymi motorami, gdyż primo: **mogą być budowane w Polsce i to natychmiast,** secundo: **stosunkowo tani koszt budowy,** bodaj czy nie najtańszy na całym świecie (ze względu na niski kurs waluty), **pozwoli wejść na pole konkurencji z innymi państwami nietylko w swoich portach, ale i w cudzoziemskich** jako trampy.

Tertio: da ujście szykującemu się już w przyszłym roku napływowi młodych wykalifikowanych marynarzy, jako też zwabi z zagranicy liczne rzesze marynarzy Polaków, którzy wywędrowali na służbę do obcych państw.

A przeto, dla natychmiastowego rozwoju naszej marynarki handlowej potrzebne są następujące trzy warunki:

1) Uchwalenie ustawy przez sejm na wydawanie bezpłatnie z lasów rządowych specjalnego materjału drzewnego do 100 m³, niezbędnego dla budowy statków

Mowa tu o **szkunerach** do pojemności 3500 tonn, gdyż piszący te słowa w roku 1911, w Filadelfji będąc, zwiedził amerykański 7-mio-masztowy szkuner, na którym było tylko 7-miu marynarzy, kucharz, bosman, kapitan i pomocnik, razem 11 osób, bez jakichkolwiek pomocniczych maszyn, zresztą ten sam system praktykuje się na 3-masztowych żaglowcach bałtyckich, gdzie róównież jest 3 marynarzy oraz chłopiec, kapitan i pomocnnik, czego nie można powiedzieć o parowcach.

o pojemności 600—700 tonn, jeżeli nie każdemu życzącemu budować, to przynajmniej wykwalifikowanym marynarzom.

2) Wydawanie pożyczek rządowych na budowę żaglowców w wysokości ²/₃ wartości statku, na podstawie sporządzonego kosztorysu na termin 10-cio letni pod warunkiem obowiązkowego asekurowania statku.

3) Sporządzenie przez Departament marynarki handlowej Ministerstwa Przemysłu i Handlu; a) kilku typowych planów żaglowców, opracowanych podług przepisów Lloyd'u, Bureau Veritas lub Niemieckiego Lloyd'u, by, budując podług ich przepisów i pod kontrolą delegowanych na oględziny inżynierów, z ramienia wyżej wymienionych asekuracyjnych T-w., można było statki zaasekurować, i b) odpowiednich przypuszczalnych kosztorysów dla każdego typu oddzielnie.

Kapitan maryn. handl.
Władysław Suski.

Przyp. red.: Redakcja nie może się zgodzić na pogląd autora, iż polska żegluga parowa nie może się w najbliższym czasie rozwinąć. Nie ulega wątpliwości, że, jak w żegludze europejskiej, tak i bałtyckiej, dzięki wielkiej pewności i niewybredności maszyny parowej zachowa ona swe znaczenie w bliskiej przyszłości.

Funkcje urzędu Marynarki handlowej w Gdańsku.

Na mocy konwencji polsko-gdańskiej z dnia 9. XI. 20 roku art. 8 ma Polska prawo do utworzenia w Gdańsku urzędów obejmujących:

1. Rejestrację statków (a l'enregistrement)
2. Inspekcję dobrego stanu nawigacyjnego statków polskich (a l'inspection de bon etat de navigabilite de navires polonais).
3. Kontraktowanie załogi (ainsi qu'a l'engagement des equipages).

W wykonaniu powyższych Polsce przysługujących uprawnień utworzono przy Komisarzu Generalnym w Gdańsku Urząd Marynarki Handlowej. W miarę rosnących czynności Urzędu Marynarki Handlowej rozpoczęto organizację i rozbudowę danego urzędu. Ostatecznie sprawa stanęła na tem, że z początkiem 1922 roku uchwalono budżet Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku, który obejmować ma następujące wydziały **rejestracyjny, techniczny, żeglarski.**

Nie zamierzam bliżej omawiać czynności wydziału rejestracyjnego, które sprawować musi urzędnik z kwalifikacją sędziowską. Natomast wyszczególnię czynności obu pozostałych wydziałów, których ze względu na praktyczne przeprowadzenie nie można ściśle rozłączać.

Czynność obu pozostałych wydziałów polega na wystawianiu książek żeglarskich, kontraktowaniu i zwalnianiu załogi (An- und Abmusterung), w specjalnych wypadkach na osądzeniu sporów pomiędzy właścicielem okrętu, kapitanem i załogą. W byłej dzielnicy pruskiej obowiązuje dotychczas prawo niemieckie, a zatem także „Seemannsordnung" z dnia 20. VI. 1902 r., podług której nikomu nie wolno wstępować do służby na okręcie, kto nie otrzymał od Urzędu Marynarki Handlowej po przedstawieniu swych legitymacji książki żeglarskiej, w której każde zgodzenie się lub zwolnienie ze służby musi być poświadczone przez Urząd Marynarki Handlowej (Seemannsamt). Na mocy zawartych układów przed Urzędem Marynarki Handlowej wystawia tenże urząd spis załogi (Musterungsrolle), który musi zawierać nazwę i przynależność państwową okrętu, nazwisko i miejsce zamieszkania kapitana, nazwiska, miejsca zamieszkania jako i oznaczenie zajmowanego stanowiska okrętowego każdego z załogi. Taki spis załogi musi się znajdować na okręcie i musi być każdego czasu przedłożony na wezwanie w Urzędzie Marynarki Handlowej. Spis załogi jest bardzo ważnym dokumentem, bo tylko osoby w nim wymienione należą do załogi okrętu i są odpowiedzialni za wszelkie szkody, w razie wypadku hawarji itd., które ponosi właściciel okrętu.

Urząd marynarki handlowej miałby obowiązek przeprowadzania rewizji okrętowej, co do urządzeń przedziałowych (Schotten und Lenz), urządzenia steru, latarni pozycyjnych, łódek i pasów ratunkowych. Na okrętach pasażerskich czuwania nad przestrzeganiem przepisów internacjonalnych dla ochrony życia ludzkiego na morzu badanie prowjantu, wody, zdrowych i dostatecznie wentylowanych ubikacji mieszkalnych. Tak samo mogłoby być przekazanem Urzędowi Marynarki Handlowej wydawane wiadomości dla marynarzy (Nachrichten für Seefahrer) co do zmian światła latarń morskich, bak i wszelkich innych znaków morskich, zmian w mapach morskich itd., oczywiście na razie pisane na maszynie. Podawanie do Lloyd Register of Shipping znaków rozpoznawczych nowozapisanych okrętów. Zajęcie się stworzeniem dla marynarzy polskich schroniska i pośrednictwa pracy (Heuerbüro - Seemannsheim). Nawiązanie stosunków z właścicielami okrętów żaglowych obcych narodowości celem zabezpieczenia miejsc dla chłopców okrętowych polskich, bo tylko na okrętach żaglowych nabrać można pewności żeglugowej i wyrobienia cech marynarza, który powinien obserwować stale i ostro i w tym kierunku skoncentrować całą myśl swoją. Zachować zimną krew, by nawet w chwili największego niebezpieczeństwa nigdy nie stracić równowagi i nie przeoczyć prawdziwego stanu rzeczy. Posiadać prawdziwy rygor męski, zdolny podporządkować się chętnie, ale który potrafi w razie potrzeby bezwzględnie przeprowadzić swą wolę wobec podwładnych.

Pzyjęcie kontroli nad kotłami parowemi okrętów przejąć powinna centralna władza krajowa.

J. Tomaszewski, kpt.

Przyp. red.: Adres urzędu mar. handl. w Gdańsku, Neugarten 27.

Przywilej brzegowy w dawnej Polsce.

(Fragment).

Prawo do przypławku czyli, jak wyrażają się nasze źródła historyczne, do „rzeczy strądowych" (nm. Strandgut) przysługiwało w zasadzie tylko monarsze lub jego namiestnikowi, staroście, ale właściciele obszarów nadmorskich zdołali z uszczerbkiem dla powagi królewskiej i dochodów skarbu publicznego zagarnąć całkowitą władzę nad przytykającym do ich posiadłości brzegiem; taki, np. magnat Krokowski (von Krockow), dziedzic klucza krokowskiego, był niemal udzielnym księciem w obrębie Rzeczypospolitej i z władzą centralną prawie się nie liczył. Wszakże nawet w granicach bezsprzecznie królewskiego strądu prawo do przypławku posiadało znaczną wartość realną, na co przytaczamy tu dwa dowody.

Przekonywa o tem przedewszystkiem osnowa dokumentu z dnia 29 maja 1557 roku, którym Zygmunt August, zapewniając kasztelanowi Gdańskiemu Janowi Kostce i jego małżonce Jadwidze z Przerebskich dożywocie na Starostwie Puckiem oraz zabezpieczając na temże starostwie pożyczoną sumę 10 000 czerwonych złotych, nadaje im między innemi zarówno to, co może przypaść w razie uwięźnięcia przy kraju statków wodnych, jak i to, coby już z morza uniesione czyli „zbargowane", innemi słowy z rozbicia ocalone i na brzeg morski uwiezione zostało.

Wymownym jest również fakt, jaki zaszedł w dniu 6 października 1638 roku pod Wielkąwsią w pobliżu Helu a opisany został w aktach sądu miejskiego Puc-

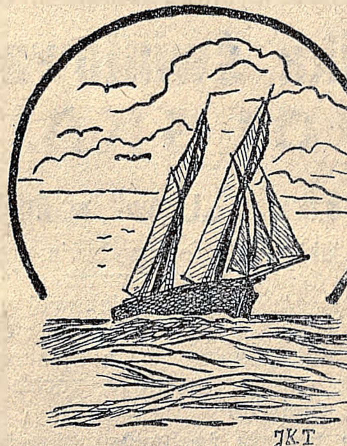
kiego. Otóż wspomnianego dnia utknął na przybrzeżnej mieliźnie statek jakiegoś spławnika, który podążył z m. Dyrłowa (Rügenwalde w Pomorsce), żołnierze zaś polscy, wracając po odprawieniu czat wzdłuż nadmorza do fortu Władysławowa, zbliżyli się ku ugrzęzłej szkucie i poczęli zabierać rozmaite rzeczy. Wówczas zjawił się sołtys z Wielkiejwsi i oświadczył stanowczo, iż zabór przez nich jakichkolwiek przedmiotów ze statku jest bezprawiem, gdyż przdmiotami tymi może rozporządzać tylko starosta zamkowy. Wszelako żołnierze nie usłuchali tej przestrogi i mieli nawet powiedzieć urągliwie sołtysowi: „Lepszyś ty starosta", (gdyż sołtysa zwano również **starosta** wsi), wskutek czego wniesiono na ich zażalenie do sądu. Dowódca załogi Władysławowa a zwierzchnik pociągniętych wojaków, kapitan Janowski (von Janitz), oświadcza na rozprawie sądowej, iż wprawdzie jego podwładni mogli sobie cośniecoś przywłaszczyć z ugrzęzłego statku, osobliwie z prowiantów, jakie tam były, głównymi jednak zaborcami byli w danym wypadku chłopi królewcy, którzy, podjechawszy na łodziach do szkuty, przewieźli na strąd całą jej zawartość, poczem rozdzielili zdobycz pomiędzy siebie. Rozprawa więc nie dała stanowczych wyników przeciwko poszlakowanym o zagarnięcie „bytu" czyli zdobyczy morskiej żołnierzom. Spis zaś towarów, zabranych owemu spławnikowi, obejmował niektóre przedmioty wcale cenne.

Ów przywilej brzegowy doznał znacznego ograniczenia w epoce Stanisława Augusta. Świadczą o tem dwa teksty drukowane, mianowicie przepisy strądowopolicyjne, wydane przez ostatniego starostę puckiego Ignacego Przebendowskiego, tudzież rozporządzenie, zamieszczone w Vol. Leg. (VIII. 188) a dotyczące kurlandzkiego nadmorza. Pierwszy ze wspomnianych tekstów brzmi mniejwięcej w te słowa: „We wsiach starostwa puckiego, nad morzem Wielkiem sytuowanych, sołtysi i podsołtysi przynajmniej dwa razy na tydzień strąd swój objeżdżać lub obchodzić powinni, a gdyby żeglujący na morzu ratunku potrzebowali, mają go natychmiast nieść, przybierając do pomocy tylu ludzi, ilu będą mogli w bliskości zebrać, a nikt pod surową kara od tego obowiązku wyłamywać się nie ma. Powinnością tychże sołtysów i podsołtysów bursztyn zbierać, a bursztyn ów, niemniej wszystko, cokolwiek morze wyrzuci, zwierzchności zamkowej wiernie oddawać, tudzież pilnie przestrzegać, aby nikt nie ważył się na strąd chodzić, ani bursztyn lub co innego na nim zbierać." Drugie zaś rozporządzenie brzmi dosłownie: „Nikt napotem ważyć się nie ma używać owego nieludzkiego prawa opanowania dóbr rozbitych na morzu, lecz jeżeliby kto pomoc jaką w tem niebezpieczeństwie będącym przynjósł, sprawiedliwą nadgrodą za pracę swoją mai się kontentować".

Nadmienię tu w końcu, iż według prawodawstwa niemieckiego, obowiązującego w wojew. zachodnich, a więc rozciągającego się na całe nasze dzisiejsze nadmorze, strąd może być przedmiotem własności prywatnej, kwestię zaś własności przypławku, tudzież praw mieszkańców nadbrzeżnych z tytułu uniesienia w bezpieczne miejsce (zbargowania) rzeczy lub towarów albo też ocalenia statku, bądź jego ładunku od klęski morskiej, rozstrzyga „Regulamin Strądowniczy" (Strandungsordnung) z dnia 17. V. 1874 roku w związku z rozdziałem 8 Kodeksu Handlowego (par. 740—753). Zaznaczyć tylko wypada, że bursztyn, jużto w morzu, jużto na strądzie znaleziony, należy **wyłącznie** do Skarbu, jakkolwiek znalazca ma prawo do wynagrodzenia.

Bolesław Śląski.

Przyp. redakcji: Zwracamy uwagę Szan. Czytelników na piękny i niedający się zastąpić przez inny wyraz „przypławek", użyty przez autora w znaczeniu niem. Strandgut. Są to przedmioty wyrzucone na brzeg lub przybrzeżną mieliznę. Dlatego ubolewać należy, że w pierwszych ustawach naszych morskich zamiast tego wyrazu projektuje się słowo „morszczyzna" i co jeszcze gorsze — „wyrzutki" — znane dotychczas tylko w kompleksie obrazowym „wyrzutki społeczeństwa". Dalej znajdujemy w odnośnym Dzienniku Ustaw nr. 46 wyraz „Kaduki" w sensie „Wrack", dla czego Komisja Językowa L. Ż. P. ostatecznie utrwaliła słowo „Szczątki okrętowe", albo krócej „szczątki". Naprawdę już czas jakoś uregulować kwestję słownictwa morskiego i pożądanem byłoby, ażeby najgorzej ukute wyrazy nie ukazywały się „prawem Kaduka" w tekstach urzędowych.



Płyn złoty w puharze z kamieni i skał —
To Bałtyk w promieniach i blasku,
Gdy w cichej zadumie rozkosznie tak spał
Na wydmach gorących i piasku.

Blask srebrny rozlany na taflach tych wód —
To Bałtyk przy pełni księżyca,
Gdy wiatry zasnęły, gdy cisza, gdy wśród
Uśpionych fal śpi tajemnica.

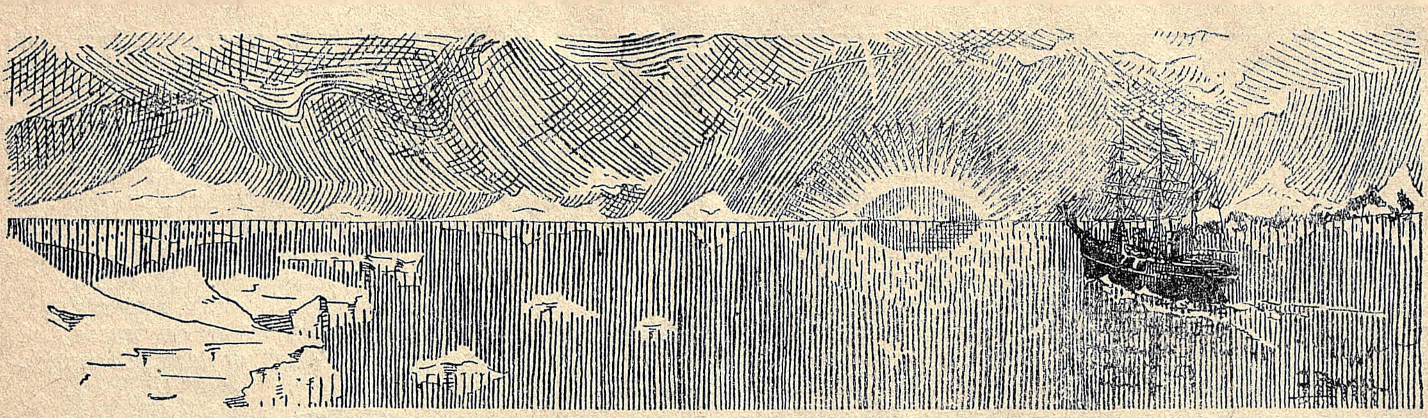
Daj mi bursztyn, niech zapomnę,
W kłębach dymu niech zaginie
Płacz mych myśli niewymowny.....
Niech uroję w szarem dymie
Nowy cud o szczęściu nowym.
Bajkę o błękitnych falach,
O dziewczęciu złotogłowem,
O dalekich cudnych krajach.....
Tam, gdzie słońce na niebiosach
Cicho płynie w złotym śpiewie
Gdzie dziewczyna jasnowłosa
Nuci pieśń o białej mewie.

Mieczysław Bereśniewicz.

Nagróbek dla komandora Ćwieka Liny
ułożony przez porucznika Lukę.

Tu leży, zatopiony na głębokości sążnia i pół, kadłub Ćwieka Liny, ekswaira, byłego dowódcy oddziału okrętów w służbie Jego Cesarskiej Mości, który uległ katastrofie o 5 po poł. października 10-go w roku życia swojego kopę i dziewiętnastym. On trzymał swe armaty zawsze w stanie naładowanym, przy wszystkich linach miał zawsze ludzi i nigdy nie pokazał swej rufy nieprzyjacielowi, prócz wypadków gdy brał tegoż na hol; lecz po wystrzeleniu wszystkich pocisków, po wypaleniu wszystkich lontów i zburzeniu wszystkich nadbudówek, musiał zatonąć pod żelaznym ciężarem śmierci. Jednak zostanie on odbudowany wielkiego dnia, jego maszty będą nanowo postawione, jego drzewo odnowione i całą burtą będzie znowu dawał salwy okrętom płynącym na spotkanie.

Według T. Smollett'a (1721—1771) Peregrine, rozdz. 52.



Kronika światowa marynarki i budowy okrętów.

POLSKA.

Okręt szkolny „Lwów“ w Anglji.

O wrażeniu, jaki wywarło przybycie naszego okrętu szkolnego do ujścia Mersey — w Birkenhead i Liverpool dowiadujemy się z bardzo ciekawej wzmianki w liwerpolskim „Echo“. Ze względu na jej ciekawość podajemy ją w całości. Osobno jest umieszczona fotografja „Lwowa“, posuwającego się w porcie Birkenhead pod motorami, z napisem:

Romantyczna historja żaglowego okrętu, i dalej: „Trzymasztowiec „Lwów“, ćwiczebny okręt Polskiego Rządu, obecnie w Birkenhead, którego romantyczna historja, opowiedziana jest dziś na naszych łamach.“ Na łamach tej gazety istotnie znajdujemy ciekawą notatkę, pod następującymi rewolwerowymi tytułami:

Romans trzymasztowca.

Przygody okrętu, zbudowanego w Birkenhead.

Pływająca szkoła kadetów.

Pierwsze wypróbowanie młodości w burzliwej żegludze.

Elegancki żaglowy okręt trzymasztowy, z romantyczną historją, stoi w West Float w Birkenhead.

— Jest to bark „Lwów“ (polska nazwa Lembergu), i jest pierwszym i jedynym okrętem ćwiczebnym Rządu Polskiego dla wykształcenia przyszłych oficerów handlowej marynarki polskiej.

— „Lwów“ został zbudowany u Clovera, Birkenhead w roku 1868 dla linji Brockleband, i został nazwany imieniem „Chinsura“. Następnie został własnością pewnej firmy roterdamskiej, która nazwała go „Nest“ i nareszcie, gdy Polacy przyszli znowu w posiadanie swej ziemi i postanowili rozwinąć własną marynarkę handlową, okręt został nabyty przez nich, aby służyć jako pływająca szkoła dadetów.

Nazwa Chinsura jeszcze widnieje na kołowrocie, lecz okręt uległ licznym przeróbkom od czasów swych mersey'skich dni, ażeby służyć swemu dzisiejszemu przeznaczeniu.

On posiada dwa 180-konne motory, ażeby wyjść ze strefy ciszy, lecz pod dobrym powiewem wietrzyka płynie dumnie pod żaglami. Z rozwiniętemi wszystkiemi żeglami „Lwów“ jest przepiękny.

Pierwsza podróż jako szkolnego okrętu.

Załoga jego liczy trzydzieści marynarzy, prócz tego pięćdziesiąt chłopców od siedmnastu do dwudziestu dwu lat znajduje się na jego pokładzie dla ćwiczeń, licząc w tem dziesięciu, którzy specjalnie ćwiczą się na mechaników okrętowych.

Aż do czasu, gdy Polska otrzyma port, który będzie jej wyłączną własnością, Gdańsk jest ojczystym stanowiskiem kotwiczym „Lwowa“.

Jest to pierwsza dalsza podróż szkolnego okrętu i kadeci doznał swych pierwszych doświadczeń w żegludze praktycznej podczas burzliwego stanu pogody.

Gdy „Lwów“ zawinął do Birkenhead 19 bm., opuściwszy Gdańsk 4-go, rozniosła się na brzegu pogłoska, że jest to okręt bolszewicki, mający na pokładzie oddział zwarjowanych leninitów, lecz sprawa wkrótce się wyjaśniła i ruchliwi Polacy (genial Poles) wyniosą ze sobą przyjemne wrażenia z pobytu w krainie rzeki Mersey, którą opuszczą jutro.

Gdy reporter „Echa“ przybył dziś rano na pokład okrętu, wyładowano ładunek drzewa i podkładów kolejowych. Większość chłopców była na brzegu: kapitan Tadeusz Ziółkowski objaśnił nas, że pragnąłby, ażeby oni zobaczyli jak można najwięcej z „obcych krajów“ i pozwolił im odwiedzić port Sunlight i inne ciekawe miejsca. W domu jednak rygor trzyma chłopców na statku przez cały tydzień z wyjątkiem niedziel.

Od Pań Lwowa.

Kapitan pokazał mi ze zrozumiałą dumą prześliczną banderę wyszytą w jedwabiu przez lwowskie panie i ofiarowaną przez nie okrętowi, gdy ten otrzymał nazwę tego historycznego miasta.

Jej górna część jest biała, dolna zaś czerwona i na niej znajduje się wyszyty prześliczny biały orzeł ze złotą koroną na czerwonym tle. Banderę przechowuje się w pięknej mahoniowej skrzyni, upiększonej bronzem i okuciami kątowemi, oraz udekorowana „Virtuti Military“ (polski Victoria Cross), który został przyznany Lembergowi za dzielność wojenną jego kobiet podczas ostatnich lat walk. (!!)

Kapitan Ziółkowski przechowuje skrzynię przymocowaną do ściany swej kabiny. Powiada, że bandera podnoszona podczas największych uroczystości.

Pierwszym oficerem jest p. Szwarc, oficerem gospodarczym jest p. Muszka. Ostatnie słowo oznacza „małą muchę“; czem, życzymy, ażeby byli wszyscy oficerowie gospodarczy!“

W całej tej wzmiance poza bardzo miłym i przychylnym dla nas tonem zacnego dziennikarza angielskiego rzuca się, jako tło, nieznajomość zupełna spraw polskich. Lemberg, bolszewicy, Polska — to wszystko razem gdzieś na Wschodzie, między Bułgarją a Gdańskiem, — takie otrzymujemy wrażenie o angielskich o nas wiadomościach. Stąd widzimy, jak ważne usługi może oddać sprawie polskiej ukazywanie się naszych statków w obcych portach. Widzimy również, że dzielny reporter uważa Gdańsk za port obcy dla polskiego statku!

Dobrze, jeśli nabrał tego przekonania ze swych wiadomości przedwojennych, a nie z rozmowy z uczniami Szkoły. Nigdzie i pod żadnym pozorem nie wolno nam pomniejszać naszych praw w Gdańsku, a zagranicą należy szerzyć wiedzę o tym porcie, — a mianowicie, że jest on na pół gdański i na pół polski, pod kontrolą międzynarodową, że jednak prawa nasze w tym porcie nie są jeszcze należycie wykorzystane i że każdy statek polski w tym porcie jest **najzupełniej u siebie w domu.** Ten, kto informuje przeciwnie, np. kto opowiada zagranicą, że my nie mamy żadnych praw w Gdańsku, że to

jest port, który pozostaje nadal w niemieckim ręku, a my jego nie potrzebujemy, bo zastąpimy go portem w Gdyni, tem szkodzi Polsce. Bowiem objawy rezygnacji z ujścia Wisły, w którem już mamy, mimo wszelkich pozorów, wielkie i słusznie nam się należące prawa, będą w niektórych krajach, np. w Anglji, witane z całą uprzejmością i gotowością dalszego rozgłaszania!

Notatkę naszą uzupełnić jeszcze musimy pewnemi uwagami, że względu na możliwość gwałtownych napadów prasy naszych najukochańszych przyjaciół z powodu... starości „Lwowa". Bowiem z notatki angielskiej wypływa, iż okręt jest istotnie bardzo stary, jednak zastrzec musimy, iż przy odbiorze statku w r. 1921 otrzymał on klasę Lloyda A 1, czyli najwyższą, jaka istnieje dla okrętów. Tłumaczy się to tem, że budowa jego podwodna, z grubego pudlingowego żelaza jest nadzwyczajnie zachowana, a nadwodna część jest niemal cała nowa, poszyta arkuszami stalowemi. Ostatnio nadeszła wiadomość, iż okręt przy przejściu z Birkenhead do Sherbourga znakomicie przeniósł silną burzę, również na odcinku oceanicznym, omijając Landsend i Cap Lizard. O burzy tej pisały francuskie gazety co następuje:

Londyn, 6 lipca. Dziś rano gwałtowna burza rozszalała nad Wielką Brytanją. Wiatr, wiejący z szybkością do 80 km na godzinę, wyrywał drzewa z korzeniami i burzył domy. Przeszło trzy tysiące linij telegraficznych i telefonicznych zerwane zostało w Londynie i okolicy i przez jakiś czas stolica była izolowaną od reszty kraju.

„Lwów" świetnie przetrwał burzę i przybył bez uszkodzeń do Sherbourga, co wymownie świadczy o mocy jego kadłuba i masztów i o jego stateczności, a oczywiście, przedewszystkiem o znakomitem jego prowadzeniu przez kapitana T. Ziółkowskiego i jego pomocników przy dzielnej pracy całej załogi. 23 lipca „Lwów" przybył szczęśliwie z 500 tonn amunicji do Gdańska.

Powiększenie floty handlowej polskiej przez Towarzystwo Żeglugi Morskiej „Sarmacja".

Z powodu nowego nabytku Twa. „Sarmacja" otrzymaliśmy od towarzystwa tego następujące wyjaśnienia:

Dnia 14 lipca objęło Polskie T-wo Żeglugi Morskiej Sarmacja w Gdańsku statek norweski „Karen" na swoją własność, który pod nazwą „Wawel" pod polską banderę opuścił 15-go z pełnym ładunkiem drzewa port gdański. Przejęcie statku na własność Sarmacji i wywieszenie na nim bandery polskiej odbyło się w bardzo skromny sposób, ponieważ statek gotowy był do wyjazdu.

Statek Wawel zbudowany w roku 1906 na stoczni Essercicio Bacini Riva Tricoso we Włoszech a przebudowany kompletnie w roku 1918 w stoczni krystjańskiej.

Wymiary statku są następujące:

Tonaż pojemności 1045 ton, 810 ton gross, długość 187,6 stóp, szerokość 30 stóp, głębokość 15,9 stóp. Statek posiada dwa kotły, 2 windy parowe, siła koni maszyny wynosi 385 H. P., konsumcja węgla 7 do 8 ton, balast wody 85 ton, pojemność węgla 100 ton, pojemność ładunku 49 022 m³. Statek posiada I-szą klasę biura Veritas norweskiego i ładuje od razu około 280 standartów drzewa, 900 ton węgla i 6 000 beczek śledzi.

Sarmacja posiada obecnie dwa stalowe statki „Wisła" i „Wawel", które kursują między Gdańskiem a Anglją, krajami skandynawskiemi, Finlandją i inn. i przewożą z Gdańska do tych krajów przeważnie drzewo polskie. Towarzystwo Sarmacja jest obecnie najsilniejszem T-wem Żeglugi Polskiej zarejestrowane w Warszawie z siedzibą na ulicy Ś-to Krzyskiej 28 oraz biurem okrętowem w Gdańsku, Hundegasse 89.

Rosja sowiecka.

Rosyjskie plany budowy portów w oświetleniu gdańskiej prasy niemieckiej.

Próżno szukać w gdańskiej prasie niemieckiej rozważań dłuższych na temat konieczności rozbudowy portu gdańskiego. Wszak to niepatrjotyczne! Natomiast wiele miejsca poświęca się rozbudowie portów niemieckich i... rosyjskich. Tak w „Danziger Zeitung" z 18 lipca czytamy, iż bolszewicy uważają obecne porty rosyjskie jako za małe (sic!) dla swoich potrzeb, a szczególniej dotyczy to portu w Piotrogrodzie. Ten port ma być rozbudowany tak dalece, ażeby mógł wykonać w roku przeładowanie 10 miljonów tonn. Mają być powiększone porty w Archangielsku, Noworosyjsku, Odesie i Mariampolu. Łączne koszta mają wynosić 274 miljony złotych rubli.

I to jest podawane przez wymienioną gazete w najpoważniejszym tonie, z podniesieniem „doniosłości wykonania tych projektów dla przyszłości Rosji". Port w Piotrogrodzie ma być powiększany, gdy tymczasem ruch w nim nie osięgnął jeszcze znikomego ułamka ruchu przedwojennego; ma być budowany „nowy zbożowy eksportowy port w Odesie; gdy nadchodzą nas wiarogodne wiadomości, iż w tem mieście ludzie, przewidujący bliski zgon jakiejś osoby, wyrabiają sobie świadectwo doktora bolszewickiego, że umarła ona nie z zaraźliwej choroby, tylko z głodu, poczem proszą „władze" o wydanie im trupa, celem... wyżywienia się. W tym mieście ma być budowany eksportowy port dla zboża! Należy trochę się liczyć z faktami i nie ośmieszać się wobec własnych czytelników.

Początki handlowej marynarki czeskiej.

W czerwcowym zeszycie „Rivista Maritime" czytamy iż parowiec Legie, który przybył w końcu kwietnio do Antwerpji z Montewideo z ładunkiem zboża dla Czechosłowacji, podniósł flagę czeską. Parowiec przypisany będzie do portu w Hamburgu, gdzie Czesi posiadają strefę wolną, z którą mają połączenie przez umiędzynarodowioną Łabę. Parowiec ma pojemności 8579 tonn. O strefę wyznaczoną specjalnie dla swoich okrętów i ładunków starają się Czesi również w Bremie, gdzie traktat wersalski im stworzenie takiej strefy zagwarantował.

Widać, że to tylko my nie umiemy wykorzystać to co uzyskaliśmy przez traktat wersalski i bronić skutecznie swoich praw w Gdańsku.

Jugosławja.

Według „Rivista Marittima" (czerwiec 1922) stocznie niewielkie w Jurkowie i w Krajewicy, należące do dwu towarzystw: Twa Anonimowego Nekton i Twa Akcyjnego Stoczni Jugosłowiańskich połączone zostały pod jednym zarządem. Narazie będą budowane łodzie motorowe i szkuty rybackie (barche peschereccie). Przykład, godny naśladowania na brzegach Małego Morza naszego. Co przeszkadza powstaniu intensywniejszej budowy statków w Rewie, Pucku, Gdyni? Dotychczas budowano tylko kutry i łodzie — i to mało intensywnie i zbyt prymitywnie, bez warsztatów. Pora jednak pomyśleć o możliwościach budowy szkunerów drewnianych, których budowa wymaga techniki nieco wyższej i większego kapitału. Również budowa drewnianych łodzi sportowych winna znaleźć zastosowanie na naszem wybrzeżu. Rząd nasz winien okazać towarzystwom budowy żaglowców drewnianych odpowiednie poparcie i kredyt w materjale drzewnym, a budującym żaglowce sportowe udzielić zachęty w formie zapowiedzianego zwolnienia od podatku przemysłowego.

Wytyczanie szlaku wodnego.

Drogi wodne wewnętrzne ze względu na małe głębokości istniejące na rzekach wymagają bardzo pieczołowitego utrzymania znaków bądź to brzegowych, bądź to pływających, któreby ogradzały najdogodniejszy szlak wodny na rzekach jaskrawie uwydatniając pas wodny dogodny, względnie najlepszy dla kursowania statków, od przestrzeni łożyska pokrytego wodą, lecz wskutek małych głębokości, albo też przeszkód w postaci karczy, raf i poszczególnych kamieni, niemożliwego dla żeglugi. Techniczne wykonanie samego wytyczania szlaku wodnego zazwyczaj spoczywa w ręku ludzi mało piśmiennych, lecz dobrze obeznianych z rzeką; otóż trudność kontrolowania tych funkcjonarjuszy wodnych bardzo często powoduje niesumienne przez nich pełnienie obowiązków, wobec czego zdarzają się przykre wypadki wadliwego obstawiania szlaku wodnego, w następstwie czego nieraz statki załadowane znacznie albo muszą zatrzymywać się, albo ich załoga traci sporo czasu na odszukiwanie poza szlakiem wytkniętym dobrego przejścia. Nie rzadko się zdarza, że statek, względnie cały pociąg o zagłębieniu przekraczającem głębokość brodu, wpada na mieliznę i musi czekać przyboru wody albo przystąpić niezwłocznie do lichtowania ładunku na statki mniejsze. Oczywiście jak w pierwszym, tak i w drugim wypadku koszta transportowania ładunków podnoszą się znacznie i coraz to mniej ujawnia się zainteresowanie ze strony kapitału, do naszej żeglugi wewnętrznej.

Znaczne ulepszenie w technice wytyczania szlaku wodnego może być wprowadzone przez zastosowanie sygnalizowania głębokości, istniejących na brodach, na masztach ustawionych na brzegach w bliskiej odległości brodu. Wtedy dopiero statek, względnie pociąg statków, który wyszedł z portu przed kilku dniami, będzie mógł na każdym brodzie, bezpośrednio przed przybyciem jego, wiedzieć dokładnie, że ten bród nie przedstawia trudności dla statków o zagłębieniu mniejszem niż sygnalizuje maszt na owym brodzie. Postawiona tak sygnalizacja uchroni żeglugę od postawienia statków na mieliznę, bo prowadzący statek zatrzyma się przed brodem w razie gdy sygnalizowana głębokość dla jego statku jest niewystarczająca. Przy zastosowaniu sygnalizowania głębokości na masztach, ustawionych przy samych brodach wypłynie na jaw bardzo prędko wadliwe wytyczanie szlaku i kapitan, względnie sternik operując z datami cyfrowemi, będą mogli wnieść zażalenie zupełnie rzeczowe do odpowiednich zarządów rzecznych na złe wytyczanie. Rzeczywiście, gdy statek o zagłębieniu 80 cm. zbliża się do brodu, na którym sygnalizuje się głębokość 85 cm., nie ulega wątpliwości, że statek może przebyć bród zupełnie spokojnie i gdyby zdarzyło się, że statek akurat osiada na odsypiskach tego brodu, wtedy bez kwestji ujawnia się niedbalstwo wytycznego, a prowadzący uzyskuje rzeczowe dowody wadliwego wytyczania. Drugi przykład: Sygnalizuje się na maszcie głębokość 75 cm., statek zaś zagłębia się o 80 cm., co zmusza kapitana do zatrzymania statku przed mielizną i zbadania osobiście głębokości na tym brodzie oraz wyszukania lepszej drogi poza wytkniętym szlakiem. W razie wynalezienia lepszej drogi kapitan statku znów uzyskuje rzeczowe dane, które bezwarunkowo będą przyjęte przez władze odnośne do wiadomości i konieczne zarządzenia będą poczynione.

Zastosowanie sygnalizowania głębokości na poszczególnych brodach za pomocą specjalnych masztów mogłoby być zużytkowane dla zbierania codziennych wiadomości o głębokościach na brodach przez statki pasażerskie pewnych towarzystw żeglugowych, które przy otrzymaniu koncesji zobowiązywałyby się, aby załoga statków wypełniała wykazy bro dów tym materjałem cyfrowym, który osiągną podczas kursu w postaci sygnalizowanych głębokości na brodach przebytych. Wypełnione podczas kursu wykazy kapitanowie statków doręczają nadzorcom przystani rządowych, którzy owe wykazy przedstawia do odpowiedniego wydawnictwa w celu opublikowania tych dat.

Na zakończenie zaznaczę, że bez ustawienia sygnałów na poszczególnych brodach, z jednej strony będziemy stale słyszeli skargi na wadliwe wytyczanie i utrzymanie szlaku wodnego ze strony żeglugowców, a z drugiej ze strony czynników rządowych będzie się wytykało, że wszystkie zażalenia są albo bezpodstawne, albo mało uzasadnione.

K. L. Sz.

Z pierwszego Polskiego Klubu Jachtowego w Gdańsku.

Ostatnie walne zebranie, które się jeszcze odbyło w stadjum organizacyjnem nowego klubu zatwierdziło jednogłośnie 21 VII projekt statutu towarzystwa, wypracowany przez komisję statutową. Brzmienie jego podajemy niżej. Jednocześnie utworzyły się dwie pierwsze spółki, czyli maszoperje jachtowe, nabywające jachty i wspólnie uprawiające niemi sport żaglowo-motorowy. Jedna ze spółek, zorganizowana przez kpt. Jana Tomaszewskiego (Sopoty) nabyła jacht typu „R", który zgłosiła do regat, mających się odbyć 6 VIII w Gdyni. Ponieważ na regaty ma przybyć również flota hydroawjacji z Pucka, więc zapowiada się specjalny wyścig między temi dwoma jachtami. Inna spółka dobiera sobie jacht typu krążowniczego, do dalszych podróż.

Spodziewamy się, że nowe towarzystwo sportowe wypełni chlubnie swe ważne zadanie i skupi w swojem gronie, na gruncie bezpartyjnej narodowej pracy, jaką jest i musi być praca sportowa polska, **wszystkich, kto rozumie potrzebę krzewienia i uprawiania rzeczy morskich.** Łączenie się w grona półfachowe, wymiana zdań fachowców z przemysłowcami na pokładzie jachtu, czy to nie znakomita sposobność przezwyciężyć strach do interesów żeglugowych, połączona z możnością otrzymania w potrzebnym kierunku pewnej wiedzy dla jednych, — oparcia się o polskie kapitały i polski przemysł dla drugich. Ileż to interesów się rozbiło w braku odpowiedniej szczegółowej wymiany zdań, ile wogóle nie przyszło do skutku przez brak kultury fachowo-towarzyskiej w pewnym kierunku?! Dbajmy o jej wytworzenie; czuwajmy nad naszą sprawą morską i wypełniajmy wszystkie luki w jej praktycznem przeprowadzaniu.

Zatwierdzony przez Zebranie organizacyjne i zgłoszony sądownie

STATUT

Pierwszego Polskiego Klubu Jachtowego w Gdańsku.

§ 1.

Towarzystwo rejestruje się sądownie pod nazwą: „Pierwszy Polski Klub Jachtowy". Siedzibą jego jest Gdańsk.

§ 2.

Celem towarzystwa jest: 1) Uprawianie sportu żaglowego i motorowego na Bałtyku, 2) Urządzanie regat morskich celem podniesienia tego sportu, 3) Wyrobienie praktyczne polskiej terminologji żeglarskiej, 4) Rozwijanie i popieranie budownictwa statków sportowych, 5) Krzewienie praktycznej wiedzy morskiej.

§ 3.

Towarzystwo posiada własny sztandar, wizerunek którego bez drzewca szczytowego jest godłem klubu. Przedstawia ono wydłużoną poziomo zaostrzoną chorągiew koloru białego z czerwonym stojącym krzyżem, stojący krzyżulec, którego znacznie krótszy niż poziomy. W skrzyżowaniu czerwona tarcza z białą ręką z mieczem pośrodku; ręka obnażona, rysunek wzorowany na banderach królewskich XVI—XVII wieku.

§ 4.

Członkowie towarzystwa dzielą się na rzeczywistych i honorowych.

§ 5.

Przystępujący do Klubu Jachtowego jako członek rzeczywisty — powinien posiadać nieposzlakowaną przeszłość i być

pełnoletnim, oraz zostać przyjętym do Klubu uchwałą Walnego Zebrania.

§ 6.

Członkowie honorowi obierani są uchwałą Walnego Zebrania z pośród osób, które się szczególniej zasłużyły sprawie morskiej i w szczególności sportowo-morskiej w Polsce i w Wolnem Mieście.

§ 7.

Władzami Klubu są: Walne zebranie członków i jego zarząd.

§ 8.

Zarząd reprezentuje towarzystwo przed sądem i poza sądem. Zarząd składa się z przewodniczącego, zastępcy jego, skarbnika i sekretarza, zastępcy sekretarza i intendanta, oraz komisji rewizyjnej w składzie trzech osób. Zarząd, z wyznaczeniem funkcji jego członków, jest obierany przez Walne zebranie, raz na rok, w drugiej połowie lipca.

§ 9.

Zarząd sporządza raz na rok (na 1 lipca) inwentarz i sprawozdanie roczne, które komisja rewizyjna sprawdza w ciągu dwu tygodni i w drugiej połowie lipca zdaje sprawozdanie ze swej pracy walnemu zebraniu, dostarczywszy uprzednio jego odpis prezesowi zarządu.

§ 10.

Środki towarzystwa składają się z wpisowego i rocznych składek członków rzeczywistych, oraz zapisów i darowizn instytucyj i osób prywatnych na cele sportowe towarzystwa.

§ 11.

Wpisowe wynosi 5000 mkp.; składka półroczna w r. 1922 wynosi 2 tys. mkp. Wysokość wpisowego i składki rocznej winna być regulowana co pół roku, licząc od 1 lipca r. 1922, a to ze względu na zmienność wartości waluty polskiej, jednak równowartość nowej kwoty wpisowego i składki półrocznej — tu podanym winna być przestrzegana, o co dba zarząd.

§ 12.

Członkowie, którzy przystępują do towarzystwa jako właściciele względnie współwłaściciele jachtów lub motorówek, przypisanych do klubu, wpisowego nie wpłacają, lub otrzymują je zwrócone, wpłacając jednak składkę półroczną.

§ 13.

Przystąpienie do klubu upoważnia członków honorowych i rzeczywistych jego do: 1) Noszenia godła klubu w wieńcu wawrzynowym na czapce kroju marynarskiego, jak również w formie odznaki w klapie stroju wizytowego.

2) Uczestniczenie w regatach jako prowadzących łodzie sportowe pod sztandarem klubu,

3) Wstępu i korzystania z pomieszczeń klubu,

4) Korzystanie ze statków klubu zgodnie z przepisami, ustalonemi przez zarząd.

§ 14.

Przystąpienie do klubu wkłada na członków rzeczywistych jego następujące obowiązki:

1) Stosować się do wszystkich przepisów wewnętrznych klubu;
2) Przyjmować energiczny udział w posiedzeniach, uroczystościach i pracach klubu;
3) Godnie reprezentować klub na zewnątrz i dbać o jego dobrą sławę;
4) Zachować w tajemnicy sprawy klubowe, które w sposób oczywisty do rozgłosu się nie nadają, lub są wyznaczone przez zarząd jako poufne.
5) Szanować majątek klubu i niezwłocznie pokrywać wszelkie szkody i straty, klubowi przez siebie wyrządzone.

§ 15.

Skreślenie z listy członków nastąpić może:

1) przez dobrowolne wystąpienie, na wniosek piśmienny danego członka,
2) przez wydalenie na mocy uchwały zarządu, zatwierdzonej przez walne zebranie,
3) automatycznie, przez zaleganie ze składkami, co bliżej określi regulamin wewnętrzny.

§ 16.

Członkowstwo jest przywiązane do osoby. Ze śmiercią członka wygasają jego prawa członkowskie.

§ 17.

W żadnym razie, prócz wymienionego w § 12 wpisowe się nie zwraca. Roczna składka nie zwraca się pod żadnym pozorem.

§ 18.

Wszystkie uchwały, jak w zarządzie tak też w walnem zebraniu zapadają prostą większością głosów. Osoba, przewodnicząca na zebraniu lub w zarządzie, nie głosuje, prócz wypadku równego podziału głosów.

§ 19.

Uchwalila o rozwiązaniu towarzystwa wymaga większości $^{2}/_{3}$ głosów.

§ 20.

Zebraniu, które uchwaliło rozwiązanie towarzystwa przysługuje prawo rozporządzania jego majątkiem. Dla wykonania swych uchwał zebranie rozwiązujące wybiera komisję likwidacyjną w składzie 3 członków. Członkami komisji likwidacyjnej nie mogą być członkowie ostatniego zarządu.

§ 21.

Zmiany w statucie zarząd niezwłocznie podaje do wiadomości „Amtsgericht" w Gdańsku dla zapisania ich w rejestru stowarzyszeń.

§ 22.

O rozwiązaniu towarzystwa zarząd niezwłocznie zawiadamia „Amtsgericht" w Gdańsku, celem skreślenia z rejestru stowarzyszeń.

§ 23.

Przystępujący do klubu jako członek, przyznaje prawidła powyższego statutu za obowiązujące dla siebie.

Najbliższe zebranie Klubu Jachtowego odbędzie się w piątek 11 sierpnia o godz. 7 wieczór w Hotelu Central nym w Sopocie.

Nowe towarzystwo żeglugi przybrzeżnej.

„Żegluga Przybrzeżna", tow. z ogr. por. powstało w Gdyni; sama nazwa firmowa wskazuje, iż towarzystwo uprawia żeglugę przybrzeżną na wodach terytorjalnych naszych. Towarzystwo posiada na razie kilka łodzi motorowych. Należy życzyć nowemu towarzystwu jak najpomyślniejszego rozwoju.

Ruchliwość toruńskiego oddziału Ligi Żeglugi Polskiej. Oddział toruński Ligi Żeglugi Polskiej zorganizował w roku bieżącym z wielką pomysłowością uroczystość wianków na Wiśle w noc na św. Jana. Czysty dochód z obchodu wyniósł około miljona marek i obecnie ten mały kapitał w myśl uchwały organizatorów obchodu ma stać się pierwszą cegiełką w organizującem się, przy poparciu rządu i miasta, towarzystwie budowy stoczni rzecznej przy porcie drzewnym w Toruniu. Rozwijanie tej sprawy przez osoby, które jeszcze przed wojną i podczas wojny pracowały w kierunku przyszłego rozwoju naszej żeglugi rzecznej i morskiej i manifestowały swoje dążenia słowem i czynem w warunkach opresji pruskiej daje rękojmię, iż sprawa będzie postawiona i rozwiązana należycie, a okres organizacji papierowej nie pochłonie dzieła o tak doniosłem znaczeniu. To, czego nie dokonała firma angielska Vickers (patrz nr. 1 „Żeglarza"), która miała zakupić port drzewny pod Toruniem dla budowy warsztatów okrętowych i stoczni, dokonają Polacy. Szczęść Boże!

Nowe wydania.

Morzami ku Polsce.

Z pamiętnika marynarza. Napisał dr. Fl. Hłasko. Warszawa 1922.

Książka niniejsza stanowi wyciąg z listów i pamiętników śp. dra Florjana Hłaska. Skromny i powściągliwy w sądach, lubiał śmiech i młodość, a pogodność usposobienia była jego stałą cechą. Wrażliwość i subtelność natury, głęboki zmysł obserwacyjny i filozoficzne ujęcie życia krył często pod szatą serdecznego humoru.

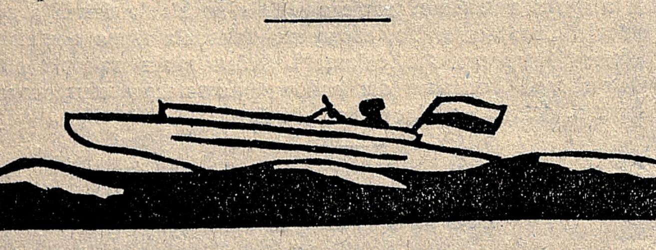
Niewola Polski wyryła jednak piętno smutku i rezygnacji z osobistego życia na tej bogato obdarzonej od Boga naturze. Pamiętniki dra Hłasko ukazują dziś nam głębokie tej miękkiej, a jednak wiernej Ojczyźnie duszy. Drogi nasz starszy kolega odzywa się z poza wielkiej rubieży Dobrego i Złego i zasługa to wielka brata autora p. Stanisława Hłasko, że umożliwił tak świetne wydanie tych cennych pamiętników. Jak się dowiadujemy, obszerne pamiętniki śp. dra Florjana Hłaskoukażą się w druku znacznie później, gdy zostaną sprowadzone z poza kordonu bolszewickiego.

Przepiękna książka! Stylem najprzystępniejszym, prostym a ładnym, na którym jakby odbiło się obcowanie z kulturą najwyższą Zachodu i głęboką filozoficznością Wschodu, opowiedziane są dzieje Polaka, który od dziecinnego żaglowania po jednem z jezior kresów wschodnich pod polską banderą w ukryciu lasów od oka żandarmów moskiewskich do chwili radosnej zmartwychwstania Ojczyzny tułał się po morzach świata w charakterze doktora carskiej marynarki rosyjskiej. Wszędzie przebija myśl o kraju, połączona z głęboką wiarą w Boga. Wszędzie napotyka autor rodaków, na morzu i na lądzie i wszędzie spotyka tą samą myśl wyzwolenia. Ale i inna myśl bije z książki. Narody, które utraciły morze, lub nie umiały go wykorzystać, upadały politycznie. Przeto dziś nas ogarnia trwoga: czy Polacy rozumieją wystarczająco wpływ morza i handlu morskiego na historję. Należy przepoić zrozumieniem tym szerokie warstwy narodu polskiego, ażeby hasło wykorzystania morza dla Polski przesiąkło dusze polskie do głębi.

Dlatego książka „Morzami ku Polsce“ powinna się znaleźć w każdym polskim domu, w każdej polskiej szkole. Umysły dojrzałe ocenią ogrom znaczenia tej książki: wiąże ona niedawną przeszłość z tworzoną teraźniejszością i przyszłością, starsze pokolenie z generacją młodą.

Piękna przedmowa admirała K. Porębskiego i dopisek A. Władyki uzupełniają tekst, pierwsza pod względem społeczno-narodowym, drugi — pod względem biograficznym. JKT.

Obrazki z polskiej Wisły. Na dolnej Wiśle kursuje parowiec polskiej firmy „Lloyd Bydgoski“, noszący mile brzmiącą nazwę: „Zufriedenheit“. Że ta „Zufriedenheit“, to nie z polskich porządków, wynika z tego, że statek tak się nazywał za panowania na dolnej Wiśle Hohenzollernów. Na berlinkach, również pływających pod polską flagą czytamy np.: Steinbis Moewe — Gniew, Hieronimus Poplawski Neuenburg, Woytkowski — Posen i t. p. Nie chodzi tu o wojnę z napisami, lecz czy wolno pozwalać kpiny nad banderą państwową i językiem urzędowym? Niedawno zdarzył się wypadek, że dwie berlinki Lloydu Bydgoskiego przepłynęły całą przestrzeń od Bydgoszczy do Tczewa pod chorągiewkami szwarc-weiss i dopiero tu celnik spowodował ich spuszczenie.



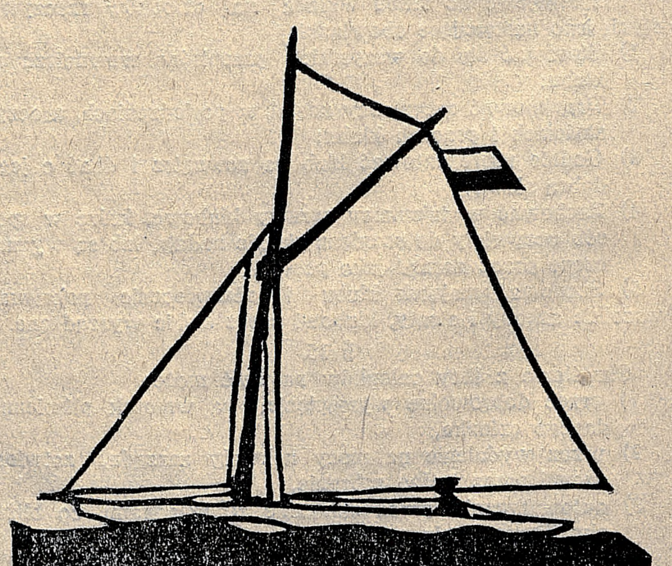
Meteorologja i hydrografja.

Przebieg pogody nad Bałtykiem w czerwcu 1922 roku.

W pierwszej dziesięciodniówce czerwca wir barometryczny utrzymywał się nad Finlandją, ogarniając swym wpływem i Bałtyk; obszar wysokiego ciśnienia zaś leżał nad Anglją, morzem Północnem i Niemcami. W okresie tym na wybrzeżu polskiem było przeważnie pogodnie, a przy słabych wiatrach głównie północno-zachodnich i chłodno. Jedynie w dniu 4 b. m. wskutek wytworzenia się drugorzędnej zniżki nad Polską, wzrosło zachmurzenie i spadły deszcze, szczególniej w dorzeczach Wisły i Odry. Na początku drugiej dziesięciodniówki wir na wschodzie pogłębić się nieco, powodując przy wiatrach z północy wzrost zachmurzenia, opady i nieznaczne oziębienie. Lecz już od 13 b. m. obszar wysokiego ciśnienia, który pierwotnie leżał nad zatoką Biskajską, przesunął się ku wschodowi, ogarniając cały kontynent. Przy słabych wiatrach z północnego wschodu, północy i północnego zachodu nastąpiło rozpogodzenie się, trwające do 24 bm. W dniu 24 obszar wysokiego ciśnienia przesunął się znacznie na południe, a jednocześnie na północy przebiegł wir z nad Anglji. Przy wiatrach zachodnich nastąpił ponowny wzrost zashmurzenia i opady. Od 25 do końca miesiąca, wskutek małych przesuwań się powyższego układu ciśnienia, trwała na ogół pogoda zmienna przy opadach, wahających się w granicach od 2 do 4 mm. za dobę. Br.

Przebieg pogody nad Bałtykiem w lipcu 1922 roku.

W pierwszej dziesięciodniówce lipca obszary wysokiego ciśnienia utrzymywały się głównie na wschodzie Europy, ogarniając równocześnie i południowy Bałtyk. Przy umiarkowanych i ciepłych wiatrach z kierunków południowych układy te powodowały naogół piękną i suchą pogodę. W okresie tym temperatura ciągle wzrastała, osiągając w dniu 6 lipca 36° C. na wybrzeżu polskiem, dochodząc miejscami w Polsce do 40° C. (Warszawa), zjawisko niespotykane prawie od 100 lat. Na początku drugiej dziesięciodniówki, od 11 do 1 6lipca biegł wir barometryczny z nad Adrjatyku przez Austrję i Polskę ku Bałtykowi. Wiatry skręciły od południa ku północnemu-wschodowi i północy, zachmurzenie wzrosło, spadły opady przy jednoczesnem oziębieniu się powietrza. Stan ten utrzymywał się nadal pod wpływem głębokiego wiru, który następnie nadciągnął z nad Anglji, poruszając się wolno w kierunku wschodnim. Wir ten ogarniał swym wpływem przez tydzień (16—21) wschód Europy i Bałtyk, powodując przy silnych wiatrach z kierunków północno-zachodnich dalsze oziębienie i niepogodę. W dniach tych spadły obfite deszcze na wybrzeżu, przewyższające miejscami 50 mm. za dobę, szczególniej zaś w południowej i południowo-wschodniej części Polski. W dniach 22 i 23 lipca wir powyższy leżał nad Finlandją, kontynent zaś zajmowało wysokie ciśnienie, powodując częściowe rozpogodzenie się a przy słabych wiatrach i ocieplenie. Od 23 lipca do końca miesiąca przebiegło kilka wirów z nad Anglji przez Skandynawją ku Finlandji. Przy tem był stan pogody naogół pochmurny przy stosunkowo lekkich opadach i umiarkowanych wiatrach z kierunków północno-zachodnich. Br.



S/S Brake, niem., z Hamburga towary, 336 t., S/S Bürgermeister Eschenburg, niem., z Lubeki towary, 346 t.

S/S Bonus, niem., z Hamburga towary, 519 t.

Ss Lilleborg, duń. z Huelva, żwir 861 t., B. u. S., ss Grenland, niem. z Windawy, próżny 563 t., B. u. S. ss Zaan, hol. z East Hartlepool, węgle 733 t., Artus, ss Martha, niem. z Rygi, próżny 356 t., Walford.

Ss Wasa est., z Libawy, 39 pas. i tow., 341, Walford; ss Thea, niem., z Istadt, próż., 109, Reinhold; ss Wisła, polski, z Hull, koks, 437, Walford

Ss Axfred, szwedz., z Szczecina, próż., 232, Walford; ss cysternowy Nievre, franc., próż., 1027, Wrms et Cie.

Ss Baltannic ang., z Libawy, pas. i tow., 657, Balt. Corp.; ss Continental, niem., z Hamburga, towary, 305, B. i S.; ss Juno, norw., z Szczecina, próżny, 327, Wolff;

Ss Orlando, ang., z Londynu, 62 pas. i tow, 2646, Ellerm. Wilson; ss Grossherzog Frd. Franz, niem., z Rostoku, próżny, 538, Reinhold; ss Juno niem., z Lubeki, towary, 237, Wolff et Co.; ss Theodor, niem., z Szczecina, próżny, 573, Prowe; ss Ficaria duń., z Kopenhagi pas. i tow., 672, Reinhold.

S/S Pan, gd., z Gothenburgu próżny, 566 t.,

S/S Betuta, szw., z Stokholmu żelazo, 777 t., S/S Meroator, norw., z Londynu towary, 658 t., S/S Naval, niem., z Hamburga towary, 310 t.

S/S Titan, hol., z Amsterdamu towary, 564 t.

S/S Smolensk, ang., z Hull 60 pas. i tow., 1534 t.

S/S Smolensk, ang., z Hull 60 pas, i tow.. 1534 t., S/S Maas, hol., z Newcastle węgle 1185 t., S/S Benate, niem., z Roterdamu towary, 508 t., S/S Ficaria, duń., z Helsingfors tow., 672 t.

S/S Lituania, duń., z Libawy 138 pas. i tow., 3940 t., S/S Magomeric, ameryk. z Ferdinando, fosfat, 3169, t., S/S Viator, norw. z Rygi próżny, 619 t.

s/s Samland, belg. z Nowego Jarku, 179 pas. i tow., 6110 t., B. i S., s/s Warszawa, hol. z Petrograd, tow., 2535 t., Prowe, s/s Caren, norw. z Kopenhagi, próżny, 426 t., Walford, s/s Caudebes, franc. z Antwerpji, towary, 796 t., Worms i Cie.

Ss Hamlet duń. z Bluth, węgle, 720 t., Nordd. Lloyd, ss Baltabor, ang. z Libawy, pas. i tow. 788 t., Balt. Corp.

Ss Nooo, ang. z Rygi, drzewo i tow. 994 t., Ellerm. Wilson, ss Wasa, est. z Libawy 71 pas. i tow. 341 t., Walford.

S/S Leaside, ang. z Nykobing, próżny, 286 t.

S/S Charkow, duń. z Bordeaux, towary, 525 t., S/S Ingeborg, duń., z Blyth węgle, S/S Baltannic, ang., z Libawy 51 pas. i tow., 657 t. S/S Smolensk, ang., z Hull tow., 1534 t.

S/S Reichsanzeiger, niem., z Szczecina próżny, 605 t., S/S Polonia, szw., z Kopenhagi towary, 612 t.

S/s Johannes Maersk, duńks. z Odensee, próżny, 814.

S/s Niels Ebbesen, duńsk. z Kopenhagi, 17 pas. i tow. 382 t.

S/s Elsa, niem. z Kłapedy, drzewo, 505 t.;

S/s Castor szw. z Królewca, próżny 421 t.; s/s Navigator, norw. z Kłapedy, próżny 797 t.; s/s Warszawa, hol. z Roterdamu, 161 pas. i tow. 2535 t.; s/s Delfinus, norw. z Petersburga, próżny 751 t.

Na morze:

Holownik Nordstern, niem., do Helsingfors, próż., 57; Ts N. SS/ Echo, gd., do Antwerpji drzewo, 579 t., S/S Zaan, hol., do Abo próżny, 733 t.

S/S Polonia, duń., do Libawy pas. i tow., 4519 t., S/S Moewe, niem., do Libawy 5 pas. i tow., 562 t., S/S Svenske, szw., do Grangemouth drzewo 331 t., S/S Coburg, ang., do Grangemouth drzewo, 471 t., S/S Primula, szw., do Kostki próżny, 553 t., S/S Robert Maersk, duń., do West Hartlepool drzewo, 789 t., M/Bark Lwów, polski, do Birkenhaed drzewo, 964 t.

S/S Progress, gd., do Wasa cukier, 437 t., S/S Baltannic, ang., do Londynu 48 pas. i tow., 657 t., S/S Moewe, niem., do Bremerhaven 113 pas., 562 t., S/S Lisbeth, szw., do Rygi tow., 545 t. S/S Orlando, ang., do Londynu 125 pas. i tow., 2646 t.

S/S Warszawa, hol., do Roterdamu 43 pas. 2535 t., S/S Danzig, gd., do Kjöge drzewo, 329 t.,

S/s Ficaria, duńsk. do Kopenhagi, 41 pas., 672 t; s/s Nürnberg, niem. do Królewca, próżny, 555 t.; s/s Polana, szw. do Gothenburgu, towary, 612 t.; s/s Kolpino, ang. do Hull, 2 pas. i tow. 1465 t.

S/s Torfrid, szw. do Kotki, próżny 326 t., s/s Polonia, duń. do Nowego Yorku, 307 tow. i tow. 4519 t., s/s Hansa, kł. do Kłajpedy, próżny 349 t.

S/s Groenlw, hol. do Wiborga, próżny 851 t.

S/s Niels Ebbesen, dun. do Kopenhagi, 5 pas. i tow, 382 t., s/s Chateau Falmer, franc. do Antwerpji, drzewo 824 t., s/s Poljana, norw. do Antwenpji, próżny 2335 t., s/s Mineral, niem. do Hamburga, towary 309 t., s/s Baltriger, ang. do Londynu, tow. 658 to., s/s Rio de Janeiro, norw. do Krystjanji, próżny 1490 t., s/ Johannes Maersk, norw. do Rouen, towary 841 t.

S/s Asturian, ang. do Hamburga, próżny 2070 t.

S/s Viola, szw. do Helsingorfsu, próżny 7644 t., s/s Smoleńsk, ang. do Londynu, 152 pas. 1534 t., s/s Baberton, ang. do Rygi, próżny 1109 t.

s/s Ostermoor I, niem. do Kopenhagi, oliwa, 123 t., s/s Moewe, niem. do Bremeny, 10 pas. i tow., 562 t., s/s Negada, niem. do Hamburga, próżny, 3895 t., s/s Hamburg, niem. do Tyne, drzewo, 619 t., s/s Wisła, polsk. do Dover, drzewo, 347 t.

s/s Latvia, duński do Nowego Jorku, 66 pas. i tow., 5086 t., s/s National, niem. do Królewca, próżny, 532 t., s/s Wallaton, ang. do Wisbich, drzewo, 256 t., s/s Tomm, est. do Rewla, tabaka i tow., 81 t., s/s Marathon, niem. do Finlandji, tow., 292 t.

s/s Camelia, szw. do Dubilna, podkłady, 1109 t., s/s Jumieger, franc. do Kłajpedy, towary 1931 t.

s/s Balticum, gd. do Amsterdamu, drzewo, 364 t., s/s Hafden, duń. do Kopenhagi, tow., 854 t., s/s Delfinus, norw. do Rygi-Rewla, towary, 751 t.

s/s Venus, niem. do Rotterdamu, towary, 361 t., s/s Moskow, duń. do Londynu, towary, 1490 t., s/s Arcona, niem. do Szczecina, towary, 303 t., s/s Oberpräsident Delbrück, gd. do Libawy, próżny, 620 t.

Ss Nels Ebessen duń. do Kopenhagi pas. i tow. 382, ss Baltriger ang. do Londynu, 7 pas. i tow. 658, ss Emma niem. do Hamburga, tow. 547; ss Marienburg niem. do Londynu, drzewo 484; ss Tekla, duń. do Pernau próżny, 861; ss Anneliese niem., do Kotki, próżny, 1304; ss Skaane, duń. do Newport, drzewo, 724; ss Smolensk, anż. do Hull 161 pas. 1534.

S/S Mottlau, gd. do Amsterdamu drzewo, 437 t.

S/S Pologne, franc. do Kłajpedy towary, 1841 t.

Bawełna loko 1334, na lipiec 1274, na październik 1239, na styczeń 1209, na marzec 1188.

Ss Baltannic, ang. do Libawy, 31 pas. i tow. 657 t., ss Gerrat, niem. do Rotterdamu, jęczmień 338 t., ss Robert Maersk duń. do Boness, drzewo 789 t., ss Albis, niem. do Szczecina, próżny 813 t.

S/S Orlando, ang., do Piławy próżny, 2646 t.

S/s John S. Calvert, ang. do Londynu, drzewo, 610 t; s/s Gerda Kunstmann, niem. do Dublina, drzewo 320 t.; s/s Lituania, duńsk. do Libawy, 44 pas. i tow., 3940 t.;

s/s Castor, niem. do Hamburga, próżny, 320 t., s/s Victoria, niem. do Bremeny, towary, 364 t., s/s Doris, niem. do Hamburga, towary, 324 t., s²s Iris, hol. do Skelleftea, próżny, 720 t.

s/s Bro, norw. do Rygi, towary, 408 t.

Ss Themis niem., do Bremeny, tow., 274; ss Brake, niem., do Maslot, próż., 336; ss Jumieges, franc., do Antwerpji, tow. i drzewo, 1031; ss Bürgermeister Eschenbach, niem., do Finlandji, tow., 346; ss Elsfleth, niem., do Raumo, próż., 275; ss Stralsund I, niem., do Kłajpedy, tow., 92; ss Doris niem., do D. L. niem., do Helsingfors, nafta, 852.
Ausdorf, podkłady, 324; ss Thyra, duń., do Brahstadt, próż., 705; ss Renata, niem., do Szczecina, tow., 435; ss Stadt Stolp, niem., do Horsens, drzewo, 146.

Ss Veronika, szw., do Antwerpji, drzewo, 769; ss Kurt Hartwig Siewers, niem., do Tync, drzewo, 662; ss Bonus, niem., Raumö, próżny, 519; ss Kolpino, ang., do Hull towary, 1465; ss Elsa, niem., do Londynu, drzewo, 505; ss Warszawa, hol. do Petersburga, pas. i tow., 2535; ss Clarasack, ameryk., do Londynu, próżny,5453; ss Baltannic, ang., do Londynu, 64 pas. i tow., 657; ss Ara, norw., do Londynu, drzewo, 557; ss Wasa, est., do Libawy, towary, 341; ss Lileborg, duń., do Uleaborga, próżny, 867; ss Ficaria, duń., do Helsingforsu, pas. i tow., 672.

S/S Niels Ebbesen, duń., do Kopenhagi 158 pas. i tow., 382 t.

S/S Wye Crag, ang., do Nykarleby próżny, 1876 t., S/S Tyber, duń., do Rygi-Rewla towary, 823 t., S/S Orlando, ang., do Hull towary, 2646 t.

S/S Wey Crag, ang., do Nykarleby próżny, 1876 t., S/S Tiber, duń., do Rygi—Rewla towary, 823 t., S/S Orlando, ang., do Hull towary, 2646 t.

S/S Castor, szw., do Grunsby drzewo, 421 t., S/S Wisła, pol., do Newport drzewo, 347 t., S/S Smolensk, ang., do Londynu próżny, 1534 t., S/S Dwina, ang., do Nemport drzewo, 465 t., S/S Nievre, franc., do Gdyni gazolina, 1027 t.

S/S Navigator, norw., do Nemport drzewo, 797 t., S/S Titan, hol., do Hamburga próżny, 564 t.

s/s Lituania, duń. do Nowego Jorku, pas. i tow. 3940 t., s/s Jmur, norw. do Antwerpji, drzewo, 327 t.

Ss Lyra fiń. do Helsingforsu, towary 229 t., ss Baltabor, ang. do Londynu, pas. i tow. 788.

Ss Ficaria, duń. do Kopenhagi, pas. i tow. 672 t., ss Warszaw, hol. do Rotterdamu, 71 pas. i tow. 2535 t., ss Viator, norw. do Kłajpedy drzewo 619 t.

S/S Magmeric, am., do Hamburga próżny, 3169 t., S/S Hamlet, dun., do Windawy próżny, 720 t., S/S Iris, szw. do Rygi i Rewla towary i śledzie, 169 t., S/S Beira duń., do Libawy tow., 681 t., S/S Polana, szw., do Gouthenburg tow., 612 t.

Czcionkami drukarni Towarzystwa Wydawniczego Pomorskiego, Tow. Akc. Gdańsk, Brotbänkengasse 14.